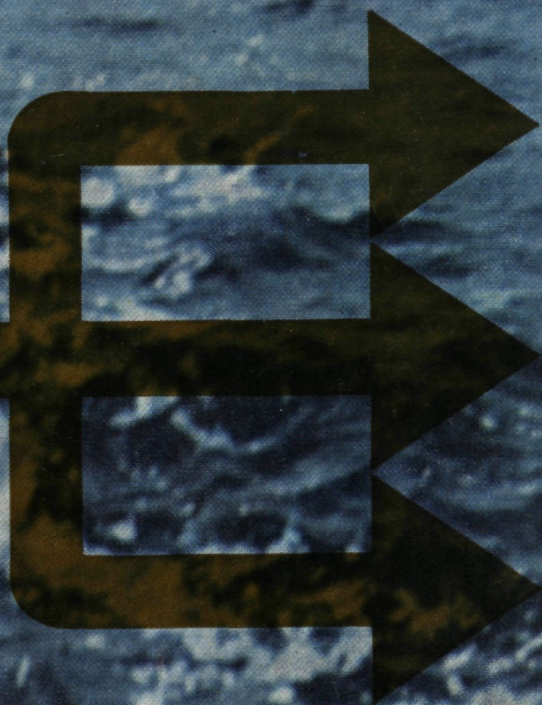


neptunus



tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle.

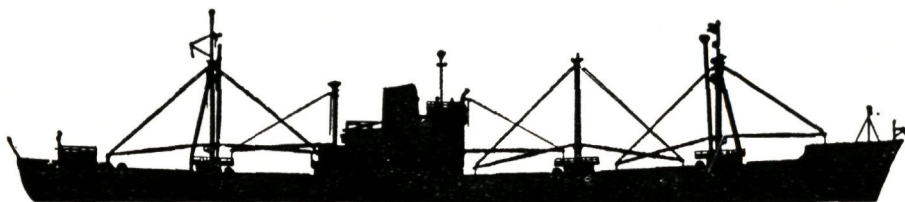


COMPAGNIE MARITIME BELGE

ARMEMENT DEPPE

BIEDEN DE EUROPESE EKONOMIE

- regelmatige en frekwente lijndiensten naar AFRIKA, AMERIKA en AZIE
- een ultra-moderne vloot bestaande uit passagiers-, vracht-, erts- en containerschepen ;
- uitgestrekte haveninstallaties gevestigd te Antwerpen, draaischijf van de Euromarkt ;
- een versnelde CONTAINER-dienst met wekelijkse afvaarten vanuit ANTWERPEN/ROTTERDAM, per containerschip, naar NEW YORK en NORFOLK ;
- een net van meer dan 400 agenten verspreid over 96 landen.



ANTWERPEN

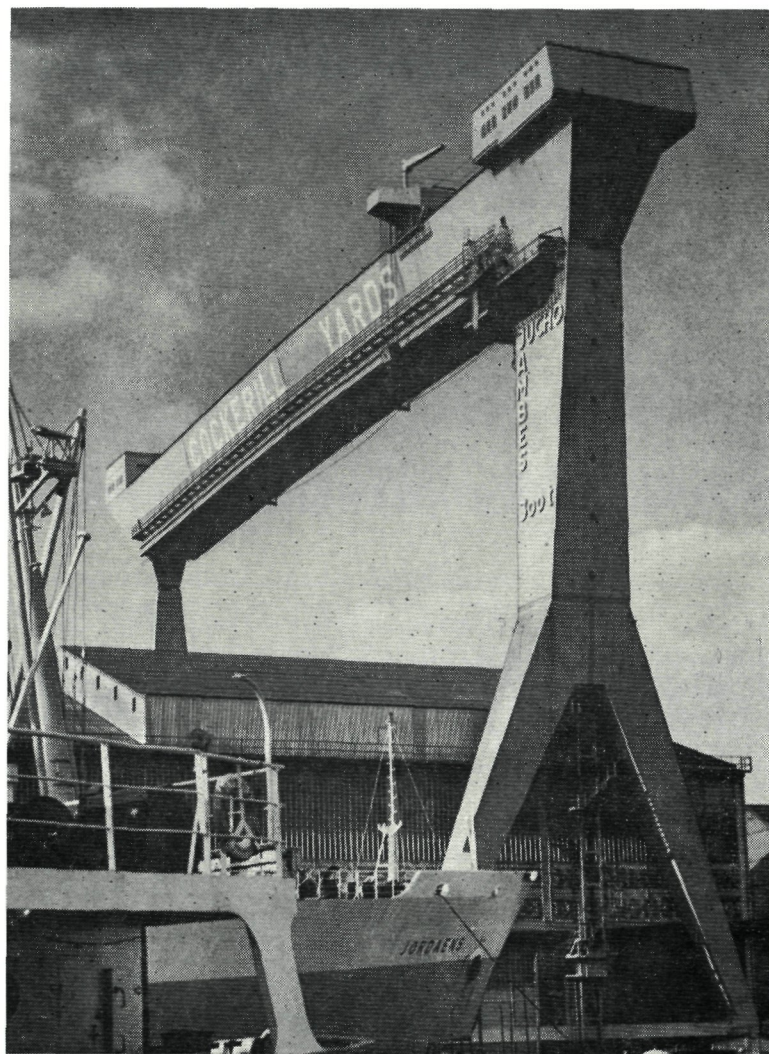
61, St Katelijnevest

telex : 31366

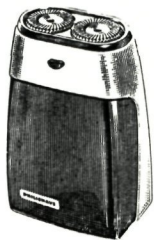
tel. 03/321890 — 321910 — 338890

bouwen ▲
ombouwen ▲
herstellen ▲
dokken van schepen ▲
alle industriële werken ▲

tel. : 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken



RASOIR
SUR
PILES

SCHEERAPPARAAT
OP
BATTERIËN

PHILIPS
PHILISHAVE



n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

OOSTENDE - DOVER - HARWICH - HARWICH - DOUVRES - OSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke verbindingen tussen **BELGIE** en **GROOT-BRITTANNIE**



OOSTENDE-DOVER

(Passagiers en carferrydiensten)

en

OOSTENDE-HARWICH

(carferrydiensten)

Tot 15 overvaarten per dag, in elke richting, gedurende de zomer
Gedetailleerde inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs
- Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Harwich, Zeewezen gebouw, Natiënkaai, Oostende
- Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, Belliardstraat 30, Brussel 4 (tel. 12.51.65)

OOSTENDE - DOVER - HARWICH - HARWICH - DOUVRES - OSTENDE

BOELWERF

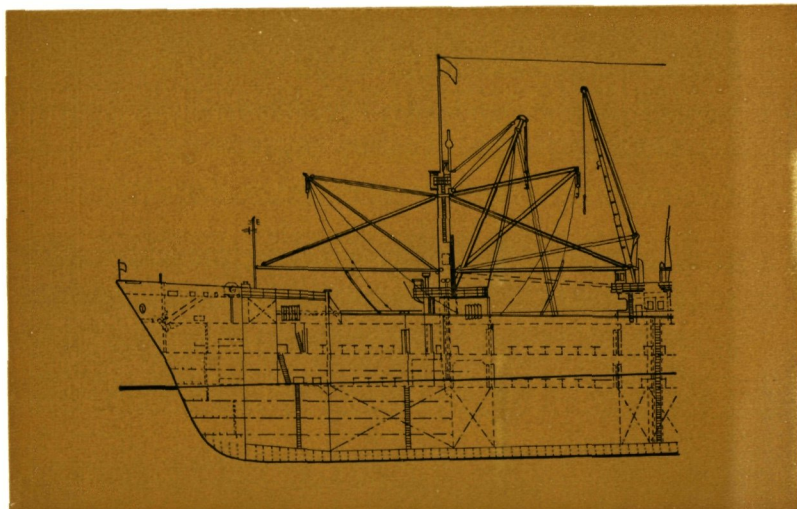
N.V. TEMSE S.A.

Tel. (03) 71.09.01

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBE GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers

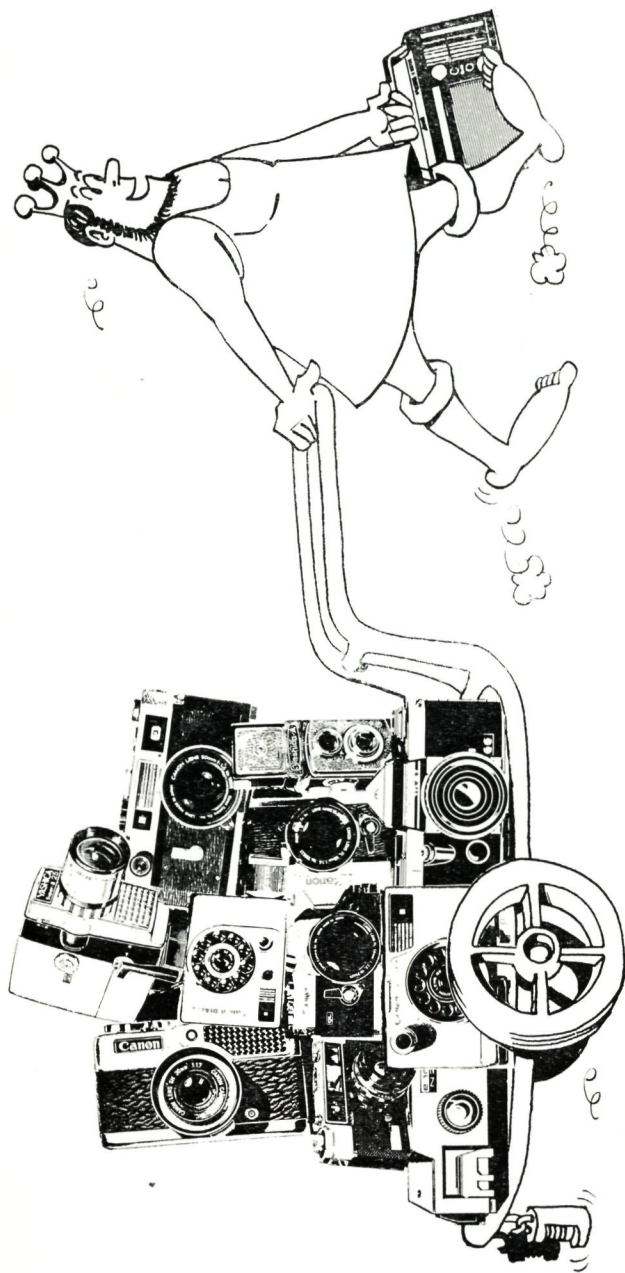


FOTO CINE SON

Soupart &

FIRMA C. TUYTTENS

NOORDZANDSTRAAT. 52.54
MALLEBERG PLAATS, 11.

BRUGGE

univ. Verdelers

GRUNDIG

Radio, Televisie
en Bandopnemers



p.v.b.a.



Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de belgique

pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

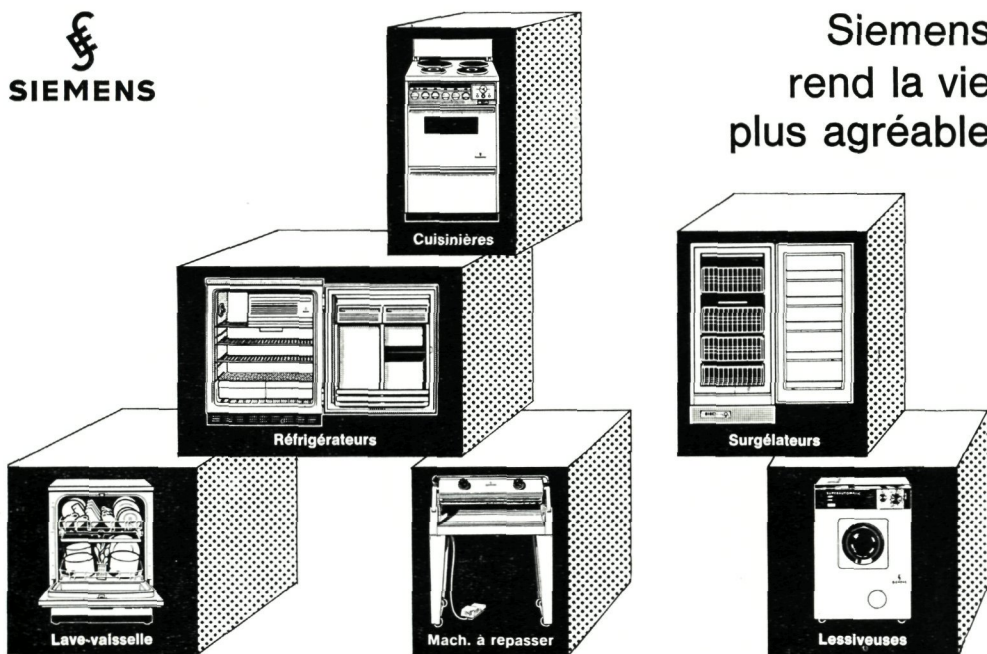
Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de belgische onderofficieren

voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten. Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.



Siemens
rend la vie
plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

wintgens

exclusive representative of
BISSETT-BERMAN CORPORATION
world famous maker of
oceanographic equipment.

bureau technique wintgens - eupen

tel. : 087 - 539.21 telex : 41-558



la fédération des mutuelles des ayants-droits de l'armée
accueille les agents des services publics comme les travailleurs
du secteur privé - avenue du paepedelle 86 - bruxelles 16

femada - vemurel

tél. 02 - 73.41.78

DANCING

FIFTY

BOULEVARD VAN ISEGHEM, 40 G.

OSTENDE

't winkeltje la boutique

ELLES SONT LA !... LES FAMEUSES CHOPES
Dépêchez vous, leur nombre diminue !

EINDELIJK AANGEKOMEN ... !
Haast U, slechts nog enkele te bekomen !



Magnifique chope en céramique d'art de Bouffioulx aux armes de la Force Navale. Uniquement en vente à Neptunus. (Caserne Général Mahieu Oostende) B.P. 17-OSTENDE Prix : 100 F. par colis postale + 25 F.

Prachtige bierpot in kunstkeramiek van Bouffioulx, met het wapen van de Zeemacht. Momenteel enkel te verkrijgen bij Neptunus (Kazerne Mahieu Oostende) P.B. 17-OOSTENDE Prijs : 100 F. per postcolli + 25 F.

le sexe des bateaux



"le.. ou "la.. godetia ???

r. prigneaux

Suis-je embarqué sur un navire mâle ou femelle ?

Ce n'est pas nous qui posons la question mais le capitaine au long cours Paul Massein dans un article paru dans le „no. 60 de MARINE ” revue des OR. de l'Armée de Mer française. Poursuivant son idée, il constate que le „ sexe des navires français reste capricieux ”.

Et cependant en France, les instances supérieures ont codifié le genre des navires mais entre la codification et l'usage ... il y a de la marge !

C'est en 1934 que le ministre des armées F. Pietri prescrit par circulaire à la marine de guerre de faire accorder l'article avec le nom du navire en gardant à ce nom le genre qu'il a dans l'usage ordinaire. On dit donc **la** SEINE et non **le** SEINE (pétrolier ravitailleur d'escadre).

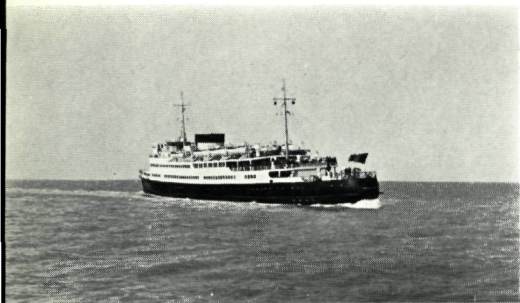
L'Académie française et l'Académie de marine approuvèrent cette décision.

En 1955, le ministre Raymond Schmittlein ayant la marine marchande dans ses attributions rappelait que „ la correction grammaticale et la véritable tradition veulent que l'article défini soit du genre qu'appelle le nom du navire et qu'il est particulièrement choquant de voir ou d'entendre parler **du** MARSEILLAISE, **du** FRANCE ou **du** JAMAÏQUE ”.

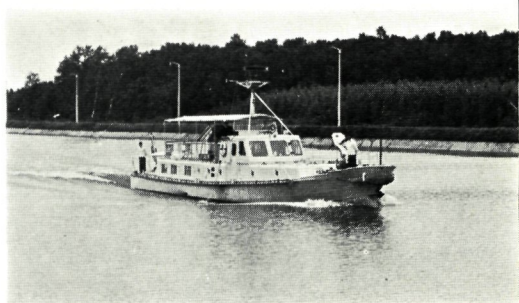
Il faut malheureusement constater que si à la marine de guerre française on applique ces règles, il n'en est pas de même à la marine marchande où les partisans du „ le ” sont particulièrement nombreux.

Cette règle pourtant semble aisée à appliquer puisque en cas de doute, comme le suggérait dernièrement un chroniqueur, il suffirait de consulter un bon dictionnaire et d'appliquer l'article qui s'impose. Nous l'avons fait et notre doute a persisté. Grevisse (1) dont nul ne niera l'autorité en matière de „ bon usage ” remarque que : „ la question reste controversée : certains auteurs plaident pour l'accord grammatical et veulent qu'on dise **la** LIBERTE (Hugo, Flaubert, Loti, Farrère, etc. ont suivi cette règle), d'autres (Peisson, Gide, Bernanos) sont pour l'accord logique qui sous entend „ navire, bateau, ou cuirassé ” ; il faut dire selon ces derniers : **le** LIBERTE. A. Thomas, chef correcteur des dictionnaires Larousse (2), se rallie à la „ sage ” décision de l'Académie française qui fait accorder l'article avec le nom du bateau car si l'on adopte l'autre solution et que l'on pousse le raisonnement jusqu'au bout, on devrait dire **la** CORMORAN (vedette).

Le doute n'a fait que croître lorsque nous avons reconsulté Grevisse pour mettre fin à nos hésitations lorsque le navire cette fois porte le nom d'une ville. Que dit à ce sujet le maître



"Le" ou "La" Reine Astrid



"Le" ou "La" Libération

„es bons usages” : „Le genre de certains noms de villes est indiqué évidemment par l'article : „La Rochelle ” par exemple. On pose parfois en règle que généralement les noms propres de villes sont masculins quand ils sont terminés par une syllabe sans e muet. Cadix est tout blanc ; Venise la belle, mais cette règle souffre de nombreuses exceptions. Il semble que dans la langue parlée du moins le masculin tend à prévaloir : exemple : Liège est grand, Bruxelles est beau, etc. Donc ici, comme vous le constatez, pas de règle bien rigide, mais une forte tendance à utiliser le masculin. Thomas, déjà cité, opte pour le masculin. En Belgique, comme il n'existe, du moins à notre connaissance, aucun ukase du Ministre des Communications ni du Ministre de la Défense Nationale en cette matière, nous devons donc nous référer aux avis de l'Académie française et à .. l'usage. Force nous est de constater que ce que le commandant Hayet appelait le „détestable LE ”, est utilisé couramment pour les bateaux de la marine marchande tant par les armateurs, les bureaux officiels que par les chroniqueurs de la presse écrite ou de la presse parlée. Les publications spécialisées, parmi lesquelles il faut - horesco referens - compter Neptunus, n'échappent pas à cette habitude. Elles sont suivies ou précédées dans cette voie, n'en déplaise à notre ami Gilbert Doyen, par les sirènes de service des Emissions mondiales de la RTB.

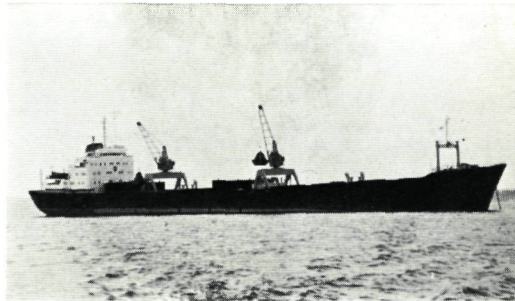
Ajoutons tout de suite que les noms des bateaux marchands étant pour la plupart du genre masculin, la contestation n'est possible que pour quelques unités.

Mêmes constatations pour notre marine de l'Etat. L'Académie française souhaite que l'on dise „**la** Reine Astrid ” (accord grammatical) et non : „**le** (sous entendre paquebot) Reine Astrid ” (accord logique). Si l'accord est logique, la manière de l'appliquer dans ce cas l'est bien peu à notre avis car si l'on sous entend le terme „malle ”, fréquemment employé, au lieu de „paquebot ” il faut en tout état de cause alors dire „**la** Reine Astrid ”.

Pour les navires de la Force Navale, disons que l'emploi de „LE ” est plus mitigé et si ordres, communications et avis officiels masculinisent systématiquement les bateaux, certains auteurs se rangent à l'avis de l'Académie française et citent



"Le" ou "La" Godetia



"Le" ou "La" Stad Gent

par exemple „la GODETIA ” actuelle (nom de fleur féminin) et „la LOUISE MARIE ” de 1842.

C'est aussi l'histoire de la GODETIA de 1942 que relatera Henri Henrys dans „ Sur l'Eau ” Nov et Dec 66. Dans „ Congé pour mourir ” il mentionnera également „ la GODETIA ” et „ la BUT-TERCUP ”. Seule orthographe possible d'ailleurs : suivant l'accord logique GODETIA étant féminin et suivant l'accord grammatical : le terme sous entendu „ corvette ” étant également du féminin. Il citera toutefois le POLICE DE LA RADE III, le PRINCESSE MARIE-JOSE, (erreur d'impression, vraisemblablement car plus avant dans le texte il est fait mention de la PRINCESSE MARIE-JOSE), le DIANA LUCIE (pêche) etc.

H. Henrys suivra l'usage français : „ la RESOLUE ” (marine de guerre) et „ le FRANCE ” (marine marchande) dans „ Les navires de guerre ” (Bibliothèque Marabout) et „ La marine marchande ” (id.).

Louis Leconte dans „ Les ancêtres de la Force Navale ” s'en tiendra aux règles de l'Académie française en citant LES QUATRE JOURNEES, la LOUISE MARIE, la VILLE DE BRUXELLES, la POLICE DE LA RADE mais toutefois le GODETIA.

Après ces considérations, tentons ensemble, voulez-vous, de déterminer le sexe de nos navires en espérant que quelque lecteur grammairien nous éclairera davantage. Qui sait ? Ce timide essai provoquera-t-il peut-être une décision officielle qui éviterait aux auteurs, chroniqueurs, correcteurs et ... linotypistes d'être la proie du doute.

Tout d'abord - c'est presque une lapalissade - remarquons qu'il faut opter ou pour l'accord logique ou pour l'accord grammatical et ne pas suivre tantôt l'un ou tantôt l'autre au gré de la fantaisie ou parce que ... c'est l'usage ou l'habitude. Aux partisans du „ LE ” systématique - donc accord logique sous entendant „bateau ou navire” entre l'article et le nom-, disons tout de suite que le terme „navire” nous paraît de beaucoup trop général et qu'il est nécessaire de sous-entendre le type de navire (escorteurs, dragueurs, vedettes, etc.).

Ces adeptes de la masculinisation totale admettront - du moins nous le supposons - qu'il n'y a de raison pour que les marins et leurs bateaux soient les seuls à jouir de cette „prérogative

grammaticale " or leur théorie, si elle était étendue aux provinces belges, aux fleuves, etc., donnerait à peu près ceci :

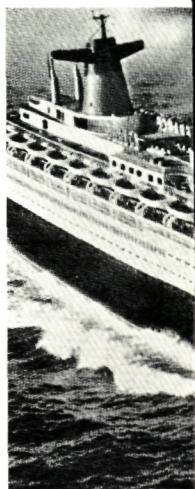
„Le " Meuse (bateau) a remonté „le " Meuse (fleuve) jusqu'à Huy où il s'est amarré près de l'embouchure „de la " Hoyoux (rivière). Il a poursuivi sa croisière jusqu'à Charleroi où le commandant a accueilli à son bord le gouverneur „de la " Hainaut (province) ainsi que les représentants „du " Meuse (journal), „du " Lanterne (journal) et „de la " Neptuneus (revue).

Nous considérerons également comme condamnable le suppression de l'article. Nous ne dirons donc pas „ZINNIA a quitté Ostende le 15 janvier, CHARLEROI est rentré au port ". Cette solution ne résoud pas complètement le problème puisque dans une proposition par ex., il y aura nécessité d'accord : „FRANCE " est arrivée au Havre. Ajoutons encore que pour ne pas rompre les traditions instaurées à la Marine Royale dont elle est l'héritière, la FN se devrait de suivre l'accord grammatical.

Pour les escorteurs (masculin) et les dragueurs de mines océaniques (m) nulle contestation n'est possible : ces navires portent des noms d'hommes. Quelle que soit d'ailleurs la règle d'accord adoptée, on écrira et dira tout naturellement : **le** GEORGES LECOINTE, **le** DEMOOR, **le** VAN HAVERBEKE, **le** DUFOUR, **le** DEBROUWER, **le** BREYDEL, **l'**ARTEVELDE, **le** GEORGES-TRUFFAUT, **le** FRANÇOIS-BOVESSE. Il en sera évidemment de même pour le voilier ZENOBE-GRAMME et le remorqueur SOUS-LIEUTENANT-VALCKE.

La question est plus difficile à trancher pour les dragueurs de mines côtiers et en eau peu profonde qui portent des noms de villes en français et en flamand. Pour les navires portant des noms de villes wallonnes, les avis émis par grammairien et lexicographe nous permettront de faire précéder le nom de ville de l'article „le ". Nous ne ferons d'ailleurs que consacrer l'usage. Nous dirons donc : „**le** CHARLEROI ", „**le** LAROCHE ", etc. Par analogie, nous réserverons le même sort aux dragueurs de mines parrainés par une ville flamande ainsi qu'au bâtiment de recherches : **le** KNOCKE, **le** TURNHOUT, etc., **le** MECHELEN.

Pour nos bâtiments de commandement et de soutien logistique nous dirons sans hésitation possible : **l'**ADRIEN-DE-GERLACHE (nom d'homme), **le** ZINNIA (nom de fleur mais masculin : un zinnia). En parlant du bâtiment de soutien logistique (m) GODETIA, (nom de fleur mais féminin : une Godetia), soucieux de suivre les avis de l'Académie nous dirons „**la** GODETIA ", mais les partisans de l'accord logique s'en tiendront à : „**le** GODETIA ".



Le sexe des vedettes (féminin) LIBERATION (f), MEUSE (f), SAMBRE (f) ne fait par contre aucun doute, l'accord grammatical demandant le féminin donc „la LIBERATION”, „la MEUSE”, „la SAMBRE”, „la SEMOIS”.

Pour les vedettes portant un nom flamand c'est avec hésitation que nous proposons le SCHELDE (l'Escaut), la LEIE (Lys) et l'YZER.

Pour qu'ils puissent apporter leur pierre à l'édifice, nous laisserons à nos lecteurs le soin de déterminer le genre des bâtiments de servitudes portant tous de charmants petits noms d'animaux: HOMMEL (bourdon), WESP (guêpe), BIJ (abeille), KREKEL (grillon), MIER (fourmi), SPIN (araignée) et EKSTER (pie), en souhaitant vivement qu'ils nous communiquent leurs conclusions.

La Force Navale entamant dans une certaine mesure la „reconversion” de sa flotte, se sépare d'une vingtaine de bateaux „villes” et espère acquérir des escorteurs, Souhaitons que l'Etat Major donne à ces nouveaux navires des noms qui ne prêtent pas à équivoque ; encore que les partisans du „le” à tous crins, parleront alors d'un escorteur et non d'une frégate.

1. „Le bon usage” Maurice Grevisse - Ed. Duculot Gembloux.
2. Dictionnaire des difficultés de la langue française - A.V. Thomas - Ed. Larousse Paris.

„Le” ou „La” FRANCE ?

„Le” ou „La” LOUISE MARIE ?

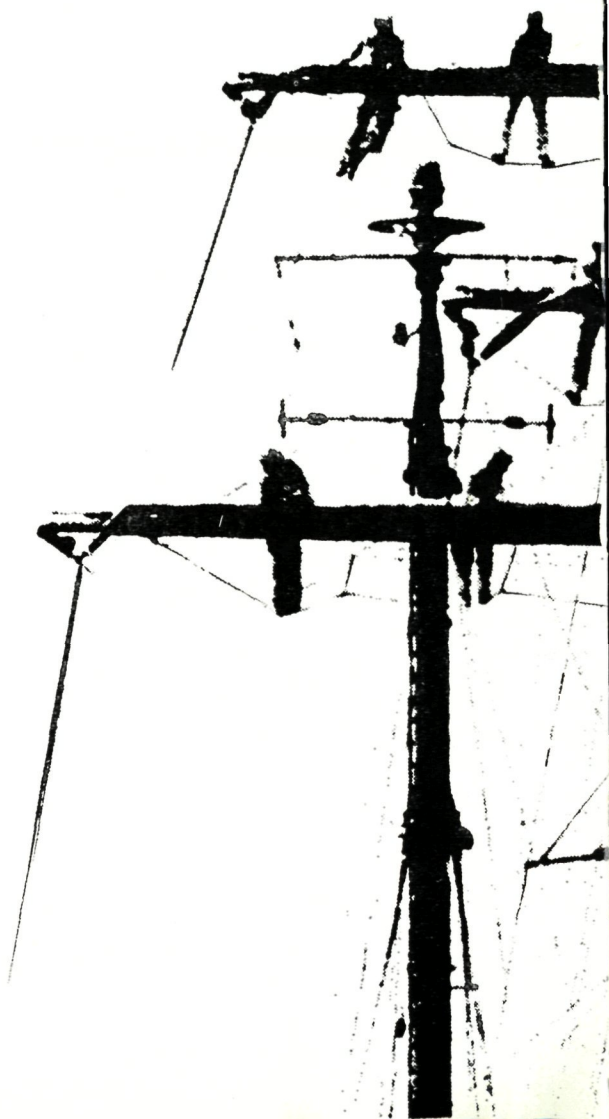


De zeemansliederen verschenen in het vorig nummer van Neptunus zijn, als wij de geruchten mogen geloven - in de smaak gevallen van onze lezers.

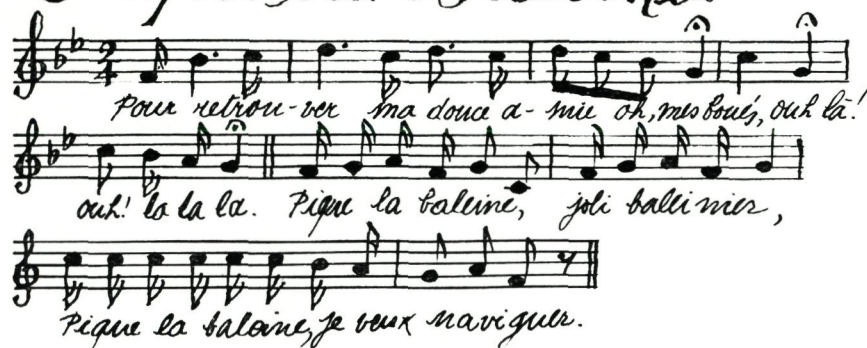
De redactieploeg van neptunus - en in 't bijzonder L. Decoster die de tekst verzorgde en Ph. Lebeau de tekeningen - stelt U in dit nummer een nieuwe reeks van min of meer gekende liederen voor.

Les chants de marins publiés dans Neptunus Nr 5 ont, si nous en croyons les échos reçus, l'heur de plaire à nos lecteurs au point qu'il sera aisé de constituer une chorale pour la réalisation du disque annoncé.

L'équipe Neptunus - en particulier L. Decoster pour la présentation du texte et Ph. Lebeau pour les dessins - vous présente aujourd'hui une nouvelle série de chants dont les airs sont généralement connus.

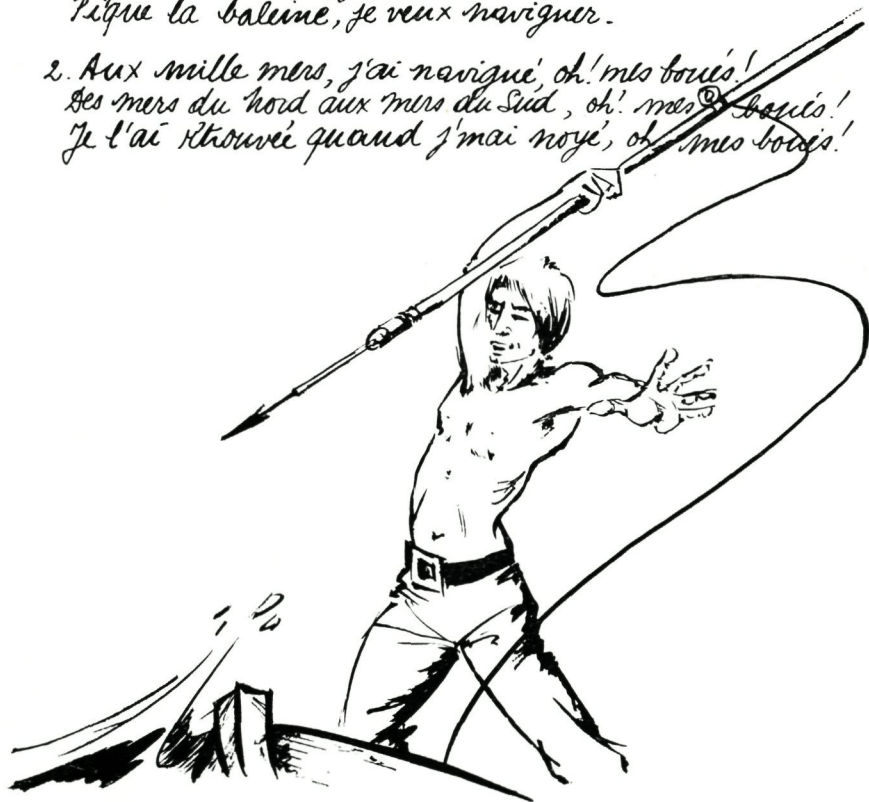


Pique la Baleine



1. Pour retrouver ma douce amie, oh mes boués
 ouk! la ouk talala.
 Pique la baleine, joli ballinier,
 Pique la baleine, je veux naviguer.

2. Aux mille mers, j'ai navigué, oh! mes boués!
 Des mers du Nord aux mers du Sud, oh! mes boués!
 Je l'ai retrouvée quand j'mai noyé, oh! mes boués!



Au 31 du mois d'Août

Musical score for the song "Au 31 du mois d'Août". The score is written in G major (one sharp) and 6/8 time. It consists of five staves of music. The lyrics are written below the notes. A "CHOEUR (répété)" section is indicated for the last two staves.

Au trente et un du mois d'Août, Au trente et un
 nous, On vit venir sous l'vent à nous. Une pré-gate
 flots, C'était pour aller à Bordeaux. *CHOEUR (répété).* Buvoons un coup
 ti des amoureux, A la santé du Roy de France
 terre qui nous a déclaré la guerre!

1. Au trente et un du mois d'août (x2)
 On vit venir sous l'vent à nous (x2)
 Une frigate d'Angleterre
 Qui fendait la mer et les flots,
 C'était pour aller à Bordeaux.

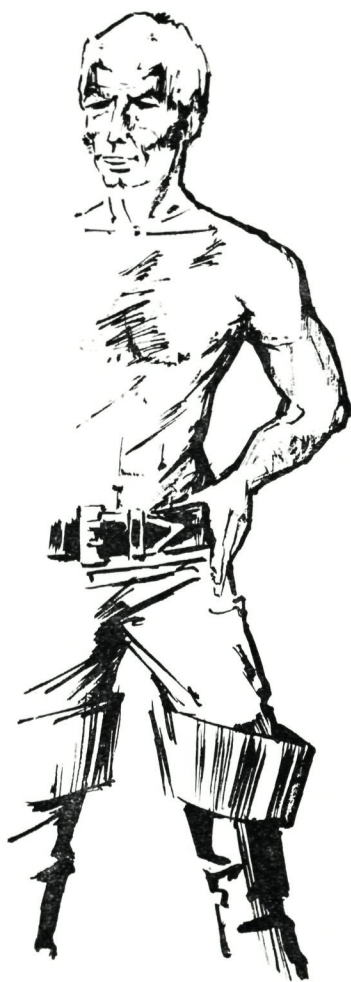
♫ Buvoons un coup, buvoons en deux, à la santé des
 amoureux, à la santé du Roy de France!
 Et zut pour le Roy d'Angleterre qui nous a déclaré
 la guerre!

2. Le commandant du bâtiment (2x)
 Fit appeler son Lieutenant (x2)
 "Lieutenant, te sens-tu capable
 Dis-moi, nous sens-tu z'assez fort.
 Pour prendre l'Anglais à son bord!"

♫ Buvoons un coup,



du mois d'août, on vit venir sous l'vent à
d'Angle-terre, qui tendait la mer et les
buons en deux, à la san-
e! Et fut pour le Roy d'Angle-



Au 31 du mois d'Août (suite).

3. Le Lieutenant, fier z'et hardi (2x)
Lui répondit; "Capitaine, oui (2x)
Faites branlebas à l'équipage
Je vas z'hisser notr' pavillon
Qui rest'ra haut, nous le jurons!"
4. Le maître donne un coup d'sifflet (2x)
Pour faire monter les deux bordées (2x)
Tout est paré pour l'abordage
Hardi gabiers, fiers matelots,
Brav' Canonniers, mousus petiots!
5. Vire lof pour lof en arrivant (2x)
Je l'abordions par son avant (2x)
A coups de haches et de grenades
De piques, de sabres, de mousquetons
En trois, cinq, sept je l'arrimons.
6. Que dira-t-on de lui tantôt.
En Angleterre et à Bordeaux
Qu'a l'aine' prendre son équipage
Par son corsaire de dix canons
Lui qui'en avait trente et six bons!



DE 31e AUGUSTUS

De 31e augustus kregen we aan lij een fregat in 't zicht. Een engelsman die koers zette naar Bordeaux.

De kapitein riep zijn eerste en vroeg hem of hij zich bekwaam voelde de engelsman te enteren.

Moedig en fier kwam als antwoord "Zeker, kapitein". Sla gevechtsrol, ik hijs onze vlag en hoog zal ze blijven waaien, dat zweer ik.

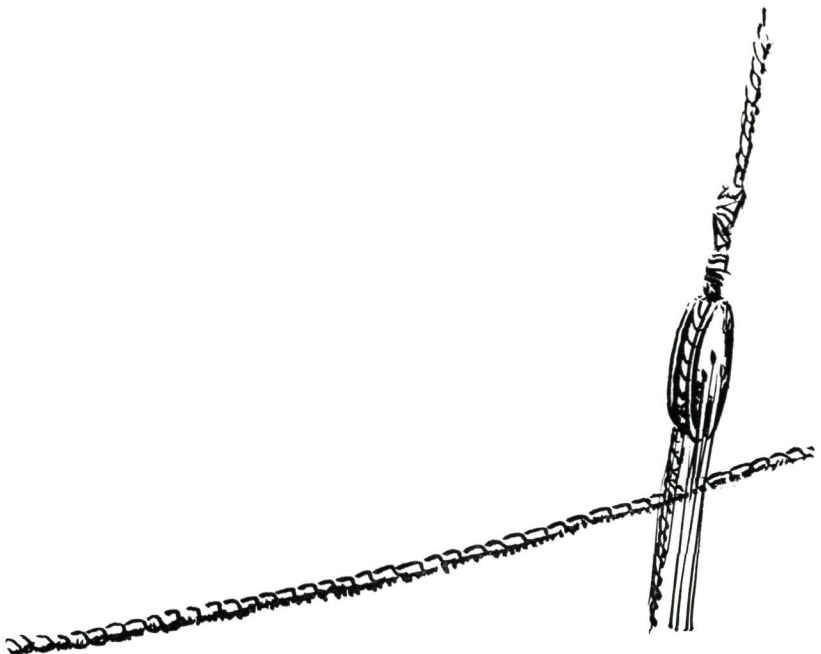
De boots'm riep met een fluitsignaal de twee wachten aan dek "Alles klaar om te enteren, fier en moedig scheepsvolk ?".

Overstag gaande bij het naderen, enterden we op zijn boeg en sloegen ons met alles wat we onderhanden hadden een baan over z'n dek.

Wat zal men in Engeland en Bordeaux nu van hem vertellen. Hij die zich met 36 goede kanonnen, prijs gaf aan een kaper met 10 stukken aan boord.

refrein :

Laat ons drinken op de gezondheid van verliefden en de Koning van Frankrijk en laat de Koning van Engeland die ons de oorlog verklaarde naar de duivel lopen.



Laperslied

allegro.

Al die willen te kap'ken varen, moeten mannen met
baerden zyn; Jan, Pier, Joes en Corneel, die hebben baerden,
die hebben baerden, Jan Pier, Joes en Corneel
die hebben baerden, zij varen mée.

1^{ste} versie.

Al die willen te kapren varen,
Moeten mannen met baerden zyn
Jan, Pier, Joes en Corneel,
Die hebben baerden (x2)
Jan, Pier, Joes en Corneel,
Die hebben baerden, zij varen mée.

2^{de} versie.

Al die willen te kapren varen,
---- idem.
Die hebben baerden, ze varen mée.



chant des corsaires

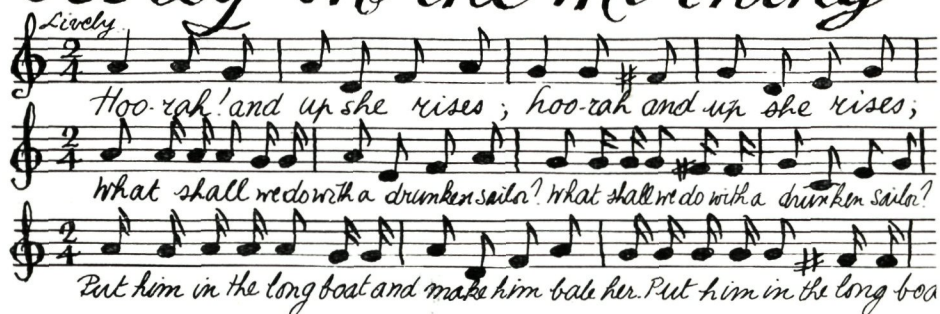
Tous ceux qui veulent faire la course, doivent être des hommes à barbe. Jean, Pierre, Georges et Cornil, ceux-là ont de la barbe ; ils navigueront avec nous.

De tout temps à Dunkerque on a aimé la course.

C'est dans ces périlleuses entreprises que se sont du reste formés ses meilleurs et ses plus célèbres marins. C'est à cette école que Jean Bart a fait ses premières armes ; c'est comme corsaire qu'il s'est fait le plus redouter par les ennemis de la France. Dans les courses contre les Espagnols, les Hollandais et les Anglais, les marins dunkerquois ont vaillamment soutenu le beau nom de Jean Bart, dont l'intrépidité est devenue proverbiale. Un corsair devait être un marin éprouvé ; force et courage étaient des qualités indispensables. Cela se trouve exprimé en termes énergiques dans notre chanson dont l'air bien rythmé aide singulièrement à donner du relief aux paroles.



Early in the Morning



1. Hoorah! and up she rises,
 Hoorah! and up she rises
 Early in the morning.
 What shall we do with a drunken sailor?
 What shall we do with a drunken sailor?
 Early in the morning?
 Put him in the long boat and make him bale her.
 Put him in the long boat and make him bale her.
 Early in the morning.



SONG SOMETIMES ALLOWED IN THE R.S.



2. Hoorah! and up she rises
 Hoorah! and up she rises
 Early in the morning.
 What shall we do with a drunken soldier?
 What shall we do with a drunken soldier?
 Early in the morning?
 Put him in the guard-room till he gets sober.
 Put him in the guard-room till he gets sober.
 Early in the morning.



VROEG IN DE MORGEN

Wat doen we met Janmaat die te diep in het glas keek. Er is aan boord maar een wet, die wil uitgaan en drinken, moet 's anderendaags uit zijn kooi kunnen en werken.

Dus, wek hem vroeg en zet hem aan het werk, en zo hij nog te dronken is steek hem in het ruim tot hij nuchter wordt.



Leemansleven



1. Luystert al toe, die op de baren
Van heptunus steuren pekeldvott
Erachten te zeilen om wel te varen,
Vele landen om het koopmans goet.
Hebben wij somtijds lijdten of pijn
Wij mogen ook wel eens vrolijk zijn;
Zoo wel als de landslieden vol roem,
Zijn we overal wellevoom.
2. Het geld doet ons groot behagen,
Hakboosje die menig reijsje doet;
Lijden wij storm of hagelvlagen,
In ons reijsje dit alles verzoet.
Zoo haest wij komen al aen den wal
Vergeten wij druk en ongeval
Door het aenzien van menige zaak
Die ons dient tot meerder vermalk.
3. Al h'ên wij een onrustig leven,
Voor guldiker of leger wal,
Zeilen beslaen, schoopen of rewen
't Gonn' bij dag of nacht vervallen zal,
Alles passeert en vervlieg metter tijd,
In de conversatie van een meijd,
Haer mee men wandelt zoo menigen keer:
Men denkt dan op geen onweder meer.





la vie de marin

1. — Ecoutez, vous tous qui voguez sur les flots amers de Neptune, pour transporter les marchandises dans les pays lointains. Eprouvons-nous parfois peine et chagrin, nous avons aussi nos moments de plaisir. Partout on nous accueille aussi bien que les gens du pays.

2. — La paye vient réjouir le marin après ses voyages. Si nous essayons la grêle et l'orage, la paye encore fait oublier tout cela. Aussitôt que nous arrivons à terre, nous oublions angoisses et dangers ; les mille choses que nous y voyons, nous réjouissent le cœur.

3. — Quoique les écueils et les rafales nous fassent vivre dans l'inquiétude, quoique nous devions nuit et jour ferler les voiles et nouer les rubans de ris, tout cela passe et s'envole avec le temps. Les doux propos d'amour, les promenades font oublier tous ces tourments.



Les Filles de La Rochelle



2. La grand verque est enivoire
 Les poulies en diamant (2x)
 La grand'voile est en dentelle
 La misaine en satin blanc
 Ah! la feuille...

3. Les cordages du navire
 Sont de fil d'or et d'argent (2x)
 Et la coque est en bois rouge
 Travaille fort proprement
 Ah! la feuille...

6. Qu'avez-vous, gentille brunette
 Qu'avez-vous à pleurer tant (2x)
 Avez-vous perdu père et mère
 Ou quelqu'un de vos parents?
 Ah! la feuille...

7. J'ai cueilli la rose blanche
 Qui s'en fut la voile au vent (2x)
 Elle est partie vent arrière,
 Reviendra z'en louvoyant.
 Ah! la feuille...





4. L'équipage du navire
C'est tout filles de quinze ans (2x)
Le cap'taine qui les commande
Est le roi des bons enfants
Ah! la feuille...

5. Hier faisant sa promenade
Dessous le gaillard d'avant (2x)
Aperçut une brunette
Qui pleurait dans les rambris.
Ah! la feuille...

DE MEISJES VAN LA ROCHELLE

De meisjes van La Rochelle bemanden een schip voor de vaart naar het Oosten. Met een grote ra in ivoor, het grootzeil in kant en de bezaan in witte satijn. Een meisjesschip waar niemand meer dan 15 lentes telde. Ween niet meisje lief, want de witte roos die voor de wind wegvoer komt straks al kruisende weer.



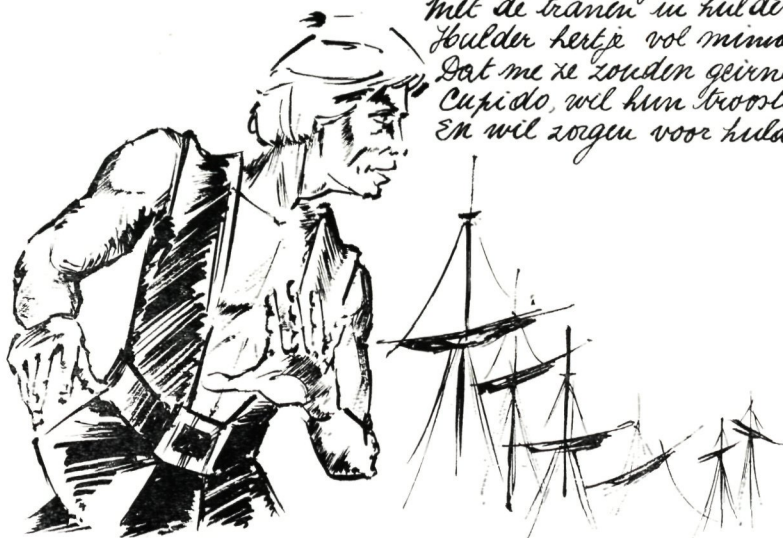
Het Afzijn

Allegro ma non troppo



1 Wel Island gij 'n bedroefde kust,
 Gij doet er menig herte lijden;
 Gij maakt de meisjes gheel ongrust
 In de bedroefde zomer tijden,
 Om dat zij hun lief plaisant
 Vijf groote maanden moeten derven.
 Ze zijn gevaren naar Island,
 De meisjes zijn al om te sterven.

2. He zien ze gaen al langs de straat,
 Met hulder hoofd nedergebogen,
 En hulder hertje zwaer gelaten,
 Met de tranen in hulder oogen.
 Hulder hertje vol minne pijn,
 Dat me ze zouden geirne klagen.
 Cupido, wil hun trooster zijn,
 En wil zorgen voor hulder dragen!





3. Nu geven zij daer zucht op zucht
In de lange zomersche dagen.
't Kapelletje is hulder toelucht:
Wie gaen ze daer al gaen maken.
In het sermoen al van den Heer.
Men zie ze komen bij heele hoopen.
Waren de jongmans maar gemeen,
Ze zoen liever ten danse loopen.

4. Den een vergaert om een gouden kruys,
Den anderen om een gouden keten.
Daer gaen veel meisjes proper en kuis,
Hoe gaet dat? Den duivel moeten weten.
Zij zeggen dat zij eerlyk zijn,
A moesten z'har helven rouwen
Die met zoo meisjes gezelt zijn
Ze moeten hulder ooren krouwen.



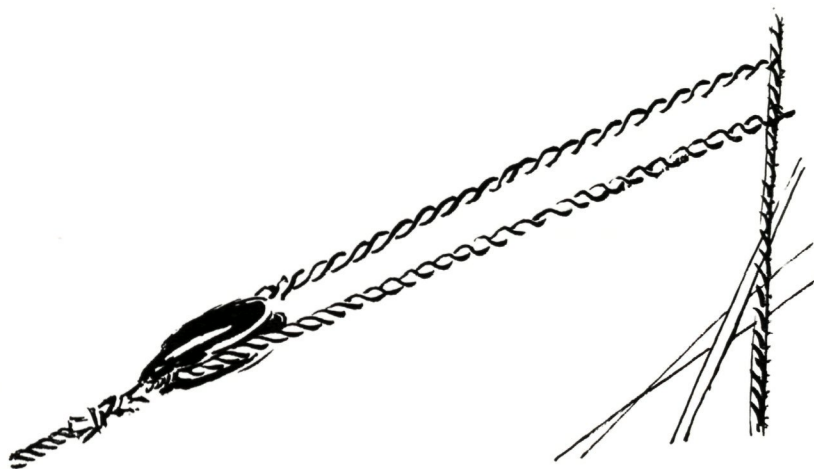
l'absence

1. — O Islande, tristes parages, tu fais souffrir biens des cœurs ! Tu mets les jeunes filles dans l'inquiétude pendant les tristes jours de l'été. Durant cinq grands mois, elles doivent rester séparées de leur amoureux. Les marins sont partis pour l'Islande ; les jeunes filles meurent de tristesse.

2. — On les voit marcher le long des rues la tête baissée, le cœur gros de tristesse et les yeux pleins de larmes ; leur cœur est si plein de chagrin d'amour qu'on serait volontiers disposé à les plaindre. Cupidon, sois leur consolateur, et daigne-les protéger ;

3. — Elles poussent soupirs sur soupirs pendant les longs jours d'été. Elles ont recours à la Petite Chapelle ; que vont-elles y faire ? On les voit en foule au sermon. Si les jeunes gens étaient moins rares, elles iraient plutôt à la danse.

4. — L'un conserve ses épargnes pour acheter une croix d'or, d'autre pour une chaîne d'or. Bien des jeunes filles vont coquettement parées : d'où cela vient-il ? le diable le sait peut-être. Elles se disent honnêtes, lors même qu'elles devraient avoir le remords au cœur. Ceux qui s'unissent à de telles filles, doivent à la fin s'en repentir.



**ruimtelijke ordening en
verantwoorde diepzeehaven ?**



a. mertens

ruimtelijke ordening en verantwoorde diepzeehaven

Mertens André.
 Ingenieur der burgerlijke genie ;
 Licentiaat economische wetenschappen ;
 Kandidaat opvoedkundige wetenschappen ;
 Reservekommandant Genie.



Onze lezers zijn ongetwijfeld op de hoogte van de verschillende plannen die de economische expansie van onze havens en ipso facto het hele land beogen. Zelden vinden deze plannen een algemene instemming. Neptunus - zonder daarom stelling te kiezen - heeft steeds gastvrijheid verleend aan deze meningen. Na de mening van Antwerpen (cfr Neptunus mei 67) ziehier dan een pleidooi voor Zeebrugge van de hand van de heer A. Mertens.

RUIMTELIJKE ORDENING EN VERANTWOORDE DIEPZEEHAVEN ?

door A. Mertens

Tot voor korte tijd was de Belgische belangstelling in het algemeen voor de zeevaartproblemen zodanig klein, dat men door dit gebrek, aan de bevolking de meest onhoudbare leugens terzake kon wijsmaken, die trouwens met klaarblijkelijk genoeg - gelijk sprookjes voor kinderen - verteerd werden. Zo leest men al te veel een klassiek geworden onwaarheid, waarvan iedere journalist meent ze telkens te moeten herhalen of minstens niet recht zetten als er over het Zwin en het oude Brugge wordt gesproken. We lezen namelijk over die tijd (14de/15de eeuw) : „De zeehaven van Brugge... verliest gedeeltelijk aan belang, want de zee-arm, het Zwin, die haar met de zee verbindt, verzandt onverbiddelijk.” (Cfr. De Noordzee) Welnu, dit is totaal onjuist, want wij bezitten een detailoverzicht van de grootste schepen van die tijd, welke van einde 14de eeuw tot omtrent 1570 te Sluis, de Brugse voorhaven, aankwamen. Deze gegevens berusten in het Vlaams archief te Rijsel, waar men zoveel andere dokumenten van het graafschap Vlaanderen kan terugvinden. De grootste schepen van die tijd waren amper van 400 à 600 tonnen (Venetiaanse galjoenen). Anderzijds waren de waterdiepten te Sluis toen omtrent gelijk aan deze waarmee de grootst mogelijke schepen, bij hoogtij weliswaar, thans naar Antwerpen varen op de Schelde, dat is te zeggen . (de gegevens werden in vadem vermeld, maar door ons in meter uitgedrukt)

| PLAATS | EBDIEPTE | VLOEDDIEPTE | BREEDTE |
|----------------------------------|------------------------|-------------|---------|
| Bij de Zwinmonding (tot 2de ton) | 6,72 m. | 13,44 m. | 691 m. |
| Hoofddrempel (2de/4de ton) | 2,74 m. tot 3,29 m. | 9,60 m. | 576 m. |
| Van 4de tot kasteel | 11,52 m. | 18,24 m. | ? |

Daarom juist is het niet enkel jammer maar opvallend dat Belgische historici, zonet archivariissen, deze feiten zo weinig hebben rechtgezet, maar integendeel zwijgzaam of actief aandikten. Zo bij voorbeeld kon ik lezen in een artikel over het Zwin : „Het Zwin verzandde langzaam maar zeker en de toen gekende technische hulpmiddelen waren machteloos om dit te beletten. Vanaf het einde van de 14de eeuw konden de schepen niet verder meer varen dan de haven van Sluis. Het Zwin tussen Damme en de zee is nu volledig verdwenen. ”

Dat Brugge zijn zeehandel essentieel verloor omdat er een steeds betere Schelde (de Honte) was ontstaan en vooral omdat Antwerpen een zoveel beter liggend handelscentrum geworden was, benadrukken weinigen. Ook waren de landwegen, voor de handelsbetrekkingen met Duitsland en Centraal-Europa toen veel belangrijker aan het worden dan de zeewegen.

Doch men schijnt veeleer een vermeende, maar onbestaande Zwinverzanding te hebben gezocht als argument en daarin juist gevonden te hebben, om de nautische mogelijkheden van het huidige Zeebrugge, dat sedert zijn ontstaan lijdt aan sterke verzanding (aanzanding en verslibbering), ernstig in twijfel te kunnen trekken. Dit zodanig dat alle normale mensen het sedert altijd normaal vonden van Zeebrugge te zeggen dat er geen toekomst in zat en daar des te meer alle verantwoordelijke kringen terzake weinig of geen initiatief aan de dag legden om Zeebrugge te geven wat aan die zeehaven eigenlijk al sedert een eeuw moest gegeven zijn.

Terzelfdertijd werd een overdreven lof gezwaaid over Antwerpen, als nationale haven, alhoewel de Schelde reeds diezelfde tijd (omtrent vanaf 1830, alleszins meer dan een eeuw) ontoegan-

kelijk was bij laagtij voor de grootste schepen (eerste Scheldekommissie qua verzandingen : 1853), zodat koning Leopold II op 4 september 1881 bij de inhuldiging van de Gentse zeevaartinrichtingen, volgende wenken gaf :

„ De grote natiën hebben begrepen dat zij gemakkelijke en veilige toegangen tot de kust nodig hebben. **Wij bezitten deze toegangen niet. We moeten ze hebben.** Door de Voorzienigheid werden wij edelmoedig bedeeld met een prachtige zeegrens van meer dan 60 km. lang. **Wij moeten op onze kust tenminste één haven willen die zoals de beste uitgerust is** en die ten allen tijde schepen van alle tonnemaat kan ontvangen. De moderne wetenschap maakt zulke konstrukties mogelijk. ” Een profetische rede !

Doch in „ Stop een tanker in uw haven ” mochten we schrijven : „ De haven van Zeebrugge kwam er dus niet zo toevallig, maar men bouwde haar om bestendig te verzanden. ” (p. 18) Le Roi règne, mais ne gouverne pas !

De „ Zeebrugse ” misopvattingen zijn door ir. baron C. de Maere, protagonist van „ Bruges, port de mer ” vanaf 1893 aangeklaagd, alsook door ir. R. De Mey (winnaar van de prijs des Konings voor de studie van zeehavens in zandige kust - 1888), benevens door talrijke buitenlandse specialisten aller omgevende West-europese landen. Ir. Yves Cools, in een recente verhandeling over „ De haven van Zeebrugge ”, met promotor prof. ir. M. Van Cauwenberge, lid van de Kommissie Verschave, schrijft nog daarover :

„ In 1903, toen men volop aan het bouwen was, bleek de geplande waterdiepte reeds onvoldoende om de grootste schepen te laten binnenvaren ”. (p. 17) Cfr. ir. Ch. Piens in „ Le port d'escale de Zeebrugge ” in Annales des Travaux publics, 1903, p. 1163. Men bouwde praktisch maar tot aan de —6.00 m. lijn, alhoewel sommige pakketboten reeds meer dan 10 m. diepgang hadden.

„ ... waar men nog gescheiden was van de Wielingenpas door de drempel van het Zand, welke bij laag water slechts 6,50 m. waterdiepte waarborgde, ” benevens 3,66 m. tijhoogte weliswaar. (p. 20) „Tegenstanders van de haven van Zeebrugge hebben zelfs gezegd dat de havendam enkel maar een zandverzamelaar was. ” (p. 21) Hij verzamelde namelijk 2 miljoen m3 alluvium - zand en slijk - in stede van de gezegde berekende 300.000 m3.

„... de grote wervelstroming aan de oostelijke zijde van de rede, stuwt enorme supplementaire zandmassa's de rede binnen. Dit is nog eens een reden om de buitenhaven in te sluiten tussen twee dammen met een zo klein mogelijke opening tussen beide.” (p. 25) „Het is in de die geest (van bepaalde tegenstanders - n.v.r.) dat later het ontwerp Coiseau-Cousin werd aangenomen. Misschien ligt hier de grote reden waarom de ontworpen haven kant noch wal raakte en, in feite, veroordeeld was vóór de start.” (p. 31).

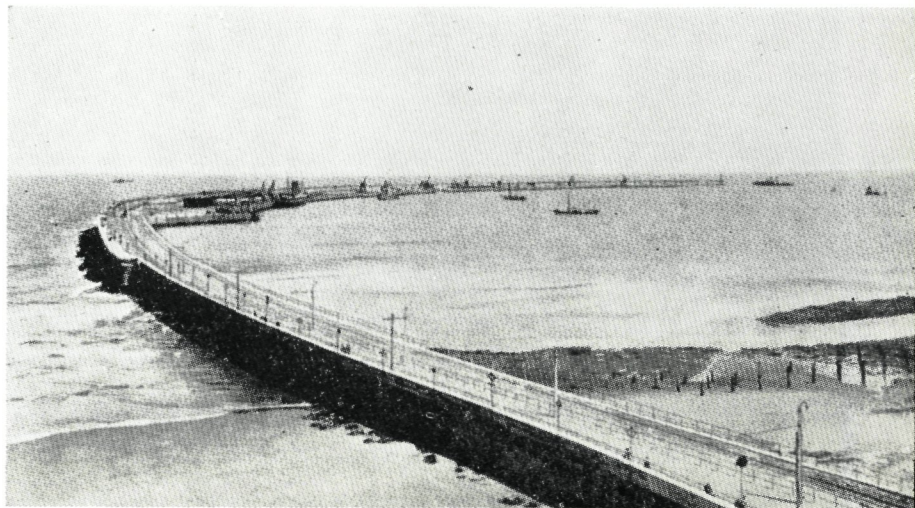
„Er werd met cijfers gegoocheld. Tenslotte werd er niets in klaarheid gebracht. Er was een te grote tegenstrijdigheid tussen de verschillende wetenschapslui.” (p. 36)

Dus is de haven Zeebrugge, spijs de koninklijke, benevens prinselijke wensen (cfr. Prins Albert in zijn eerste senaatsrede van 11 maart 1958) nog nooit voor de grootste schepen toegankelijk gemaakt geweest en het moet bijgevolg nog altijd gebeuren. Doch Antwerpen schijnt nog altijd geen voorhaven aan de kust nodig te hebben, alhoewel de grootste schepen sedert 1955 zelfs bij hoogtij de haven niet meer binnen geraken. Heeft men Peter Benoit zijn Scheldekantate "met haar machtig golfgeklots", niet betaald als propaganda tegen de Zeebrugse mogelijkheden, want wie heeft er Emile Verhaeren zijn ronkende verzen over de Schelde laten schrijven, terwijl deze tijrivier immer meer aan onverbeterlijke verkalking begon te lijden? Dat Antwerpen tamelijk goed weerstand geboden heeft, spijs deze nautische moeilijkheden en zijn onbegrip voor iets beters, is enkel aan zijn uitstekende handelsligging te danken.

Ook Amsterdam en Rotterdam waren omtrent dezelfde 19de eeuw ontoegankelijk geworden, respektievelijk via de Zuiderzee en het Brielse Gat. Maar ir. Pieter Caland ontwierp de 40 km. lange Nieuwe Waterweg, de huidige Nederlandse ruggegraat, die werd verwezenlijkt in 1872, alhoewel zijn auteur in harde strijd persoonlijk veel ondank ervaarde. Het Amsterdamse 27 km.-lange Noordzeekanaal werd in 1876 ingehuldigd. Maar men bouwde Zeebrugge, tegen alle waterbouwkundige wetten, spijs de protesten van zoveel Europese specialisten, met één enkele kromme havendam (als kribbe) en bijgevolg om zoveel mogelijk verlanding te verwekken, zoniet erger nog.

En hoe verklaart men anders nog de volgende feiten, die na twee vernietigende wereldoorlogen steeds in dezelfde richting wijzen: 1. — dat de hoofdingenieur-directeur van de Kust, verantwoordelijk voor de kusthaven, in 1953 verklaarde :

„... De economische noodzakelijkheid tot verdiepen van de toe-



gangsgeulen tot de kusthavens, die thans voor middelmatige schepen vrij goed toegankelijk zijn, doet zich niet voelen, zolang de haven te Antwerpen als de grote handelshaven van het land kan blijven fungeren." (Jubileumuitgave K.V.I.V. 1954, pp. 59-60).

2. — dat Antwerpen, ingevolge zijn tienjarenplan 1956/1965 en het zogenaamde plan Bonnet 1958, een Zandvlietsluis voor omtrent 170.000 tonschepen (13,5 m. drempeldiepte plus 4,8 m. tijhoogte = 60 voet) kreeg, waar maximum „bij gunstige kondities,, 65.000 tonners binnen geraken.

3. — dat Antwerpse petroleumfirma's tien jaar lang officiële beloften voorgespiegeld kregen ener merkkelijk verbeterde Scheldebevaarbaarheid welke feitelijk niet kunnen ingelost worden, tenzij door een superkanaaloplossing voor 200.000 tonners naar de kust, waar een interdepartementale werkgroep (voorzitter ir. G. Willems, directeur-generaal en daarna sekretaris-generaal van Openbare Werken) in 1957 adviseerde dat Zeebrugge zonder uitstel moest worden toegankelijk gemaakt voor de grootste schepen. Quid ?

4. — dat Gent nochtans mocht wachten tot 19 december 1968 om een 50.000 ton-sluis te krijgen die met moeite die tonnages kan slikken: de Texaco-Gent strandde voor die deur na de zeesluisinhuldiging, in een onvoldoende vaargeul die minder dan 200 m. breed is.

5. — dat drie Antwerpse petroleumfirma's (BP., Esso en Petrofina), het wachten beu, op 22 maart 1967, aan de regering een soort ultimatum richtten om een pijpleidingverbinding met Rotterdam aan te leggen op eigen kosten (kostprijs: één miljard frank) gezien de „bestrafing” die de huidige Belgische havenproblematiek inhoudt, zonder dat ooit een ernstige studie van Zeebrugges mogelijkheden in verband hiermede van overheidswege werd ondernomen of mocht uitgevoerd worden.

6. — dat in een verslag d.d. 8 augustus 1968 van het Ministerie van Economische Zaken (Inspektie van Financies) nochtans te lezen staat :

„... que l'Etat est incapable de garantir au port d'Anvers un trafic pétrolier de 9,5 millions de tonnes par an, attendu que ceci dépend des sociétés pétrolières.” En als besluit :

„La solution proposée devrait être amendée dans le sens préconisé par nous, et ne revêtir qu'un caractère provisoire dans la mesure où il est possible de conclure un accord avec les firmes concernées et la ville d'Anvers dont le développement portuaire est inexorablement condamné, attendu l'impossibilité pratique d'aller au-delà de l'utilisation de tankers de 60.000 tonnes complètement chargés. Par ailleurs, on peut se poser la question de savoir si la création d'un port en eau profonde à Zeebrugge ne constitue pas, en définitive, la meilleure solution à long terme.” (cfr. Le Soir d.d. 31 december 1968 - Roger Bonnel) That's the question !

7. — dat de pijpleiding Rotterdam-Antwerpen zagezegd voorwaardelijk aanvaard werd als oplossing op korte termijn (tien jaar...), terwijl gelijktijdig over een oplossing op lange termijn gesproken werd naar Le Havre, zonder dat eerst gedacht is aan de werkelijke mogelijkheden van Zeebrugge die tussen een Antwerps Linkeroever-expansieplan enerzijds en discussies over een haveneiland vóór Nieuwpoort anderzijds tactisch verpletterd worden. Beide laatste steunen op plannen van ir. J. Verschave. Kort en goed samengevat : niets aan de Schelde te doen sedert een eeuw (nautisch niets merkwaardigs tenzij veel gebagger), maar niets ernstigs te Zeebrugge tenzij de toevallige Texacovestiging naar Oostakker (langs de kanaalzone Gent-Terneuzen, evenals de staalindustrie Sidmar), dank zij de weigering door de Rijkswaterstaat van de Texacovestiging bij Ossensisse. Maar integendeel uitsluitend pijpleidingsoplossingen naar het buitenland in het vooruitzicht, zagezegd om Benelux en Europese motieven, welke zagezegd in strijd zouden zijn met regionalisme en nationalisme.



Het havenprobleem (bevoorrading en export) van ieder aan zee liggend land zoals België, gezien in het raam van de wereld-economie, moet eerst en vooral bestudeerd worden als een ruimtelijk ordeningsprobleem, een belangrijk Europees probleem dus, dat planologisch akuraat moet uitgetiend worden.

Gelegen tussen de zware Nederlandse streek Randstad Holland (Amsterdam-Rotterdam) en het Frans-Belgisch Vlaanderen (hoofdstad Rijsel met havens Duinkerken, Calais, Boulogne, Nieuwpoort), is het vanzelfsprekend dat de Vlaams-Nederlandse Scheldestreek, met hoofdstad Antwerpen en haven Terneuzen/Gent, Vlissingen/Sloe, Zeebrugge, moet uitgebouwd worden voor de grootst mogelijke schepen van deze tijd. Op 14 oktober 1960

[illegible]

patenteerden wij de methode „Europlan ” (nr. 595.404) tot wiskundige berekening van Europese sociaal-ekonomische streek-eenheden, welke voor de toekomst natuurlijke staten van het federaal Europa moeten worden als men redelijk wil zijn. Daarover demonstreren zou te lang duren, maar de planologische koördinatie van de sociaal-ekonomische problematiek (ruimtelijke ordening) is alleszins het voornaamste bewijs dat de Schelde-streek in het Verenigd Europa zou moeten beschikken over een diepzee-voorhaven te Zeebrugge.

De verdere bewijsvoeringen zijn technisch en ekonomisch. Technisch enerzijds, omdat er aan de Schelde, tijrivier zonder belangrijk opperdebiet en waarvan het evenwicht uitsluitend afhangt van de tijbeweging in een bepaalde bodem, niets kan verbeterd worden van enig belang. Alleen de schepen zijn veel groter geworden sedert een paar decennia. De voornaamste wereldhavens pasten zich aan bij de schaalvergroting inzake scheepsbouw: een sprong die loopt van maximum 20.000 tonners in 1950 naar normale 200.000 tonners in 1970, die vanaf 1975 door 500.000 tonners of meer bevoorraad worden. Deze schaalvergroting wijst niet enkel op de petroleumbevoorrading. De bulk- (droge ladingen) en containerschepen (stukgoederen) volgen op afstand. In de maak zijn er al 150.000 ton-bulkers en te Bremen verklaarde Martin-Jenkens, Ellerman-Lines voorzitter :

„ Désormais, le phénomène de la containerisation devient une réalité qui tend à se généraliser... Les principales routes commerciales du monde tendent à la containerisation complète. Il n'y a donc plus de place pour le moindre doute, quant à cette forme de transport.” (Lloyd Anversois d.d. 7 januari 69) De globale superschepentechniek overwint in stormpas !

Rotterdam, Le Havre, Marseille passen zich aan sedert 1955 : maar België volgt niet en kweekt gevaarlijke dagdromen (bij voorbeeld Linkeroeverplans, Ossensseplan en Scheldeplan-Zeestad) die weldra tot nachtmerries moeten ontaarden, want in een uiterst wetenschappelijk verslag over het beruchte plan Bonnet 1958 leest men wat volgt :

„ ... De huidige moeilijkheden, ondervonden om door baggerwerken nog maar slechts een geul van 200 m. breedte te bereiken, 9 m. onder het gemiddeld laagwater, wijzen op de praktische onmogelijkheid bestendig een brede (400 m.) en diepe (12 m. onder gemiddeld laagwater) geul te behouden.” Cfr (Nota over de studie van de heer Bonnet aangaande de bevaarbaarheid van de Schelde voor zeeschepen met grote diepgang - ministerie van Openbare Werken, Waterbouwkundig Laboratorium - 1961, 74 p. p. 3).

De zaak is duidelijk : er mag niet eens meer aan de Westerschelde gedokterd worden, zelfs indien ze niet verbeterbaar is, trouwens om die reden zelf. Maar is anderzijds een diepzeehavenoplossing te Zeebrugge dan economisch verantwoord en technisch in welke zin te realiseren ? Dat is een laatste vraag. De technische kant is eenvoudig : er moeten twee gelijklopende havendammen, omtrent loodrecht op de kust en tot in het Scheur (7 km. lang) aangelegd worden, op ongeveer een derde van de 20 m. lijn (die ligt op 19 km. van de duinenrij), dat is te zeggen tot waar de verlanding nul is, dat is te zeggen tot over de duinenrij van het jaar 1.000 toen de Westerschelde niet bestond.

Naargelang men onderwaterdammen (peil nul) of stormdammen (peil + 9.00 m.) bouwt, zullen de kosten oplopen tussen 1 en 4 miljard frank, maar de baggerwerken voor 200.000 tonners (de 20 m.-lijn) zouden 3 miljard frank meer kosten. Verschillende varianten zijn mogelijk, waarvan de prijs tussen 4 en 11 miljard frank gelegen is, dit laatste met 1400 hektaren basisindustriegebied in beschermde buitenrede. Twee miljard frank baggerwerk meer zou de 500.000 tonners (80 voet diepgang) laten binnenvaren bij halftij, dwars door de Thornton Bank : de 24 m.-lijn ligt op 23 km. van Zeebrugge. Maar men stelt haveneilanden voor 500.000 tonners voor op 28 km. van Zeebrugge (plan Mortelmans) en op 23 km. van Nieuwpoort (plan Verschave) ... Quid ? Uiteindelijk is de economische verantwoording de scheidsrechter.

Last but not least is het nationaal havenprobleem vanzelfsprekend ook economisch. Naar onze dokumenten verlopen de goederen-

| HAVEN | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | RAMING DER HAVEN ANT- WERPEN DOOR ANTWERPEN* |
|------------------|-------|-------|-------|------|---|
| Amsterdam | 13,9 | 14,5 | 14,3 | 15 | |
| Rotterdam | 122,7 | 130,4 | 141,4 | 155 | |
| Antwerpen | 59,4 | 58,7 | 54,6* | 55 | 1967 - 62 |
| Gent | 3,1 | 2,7 | 2,5 | 2,5 | 1968 - 72 |
| Brugge/Zeebrugge | 2,9 | 2,7 | 2,7 | 5,— | |
| Duinkerken | 15,8 | 16,2 | 17,— | 18,— | De cijfers zijn |
| Le Havre | 27,6 | 30,8 | 37,7 | 45,— | voor 1967 en 68 |
| | | | | | niet vergelijkbaar |

* Een raming uit "Nautica" d.d. april 1968 Amsterdam.

trafiek ten zee (dus uit- en invoer) der aangrenzende West-europese havens, tijdens de jongste jaren als volgt, in miljoen ton :

Dat Antwerpen, spijs een uitstekende handelsligging en alhoewel Rotterdam - stad én haven - ten gronde vernield was in 1945, in twee decennia met 100 miljoen ton goederentrafiiek regresseerde, wijst met wiskundige commerciële zekerheid naar een tragische situatie waarin ons land nu duidelijk gewikkeld is door nautische tekortkomingen enerzijds en overheidsbluf anderzijds. De vormelijke taal- en kultuurdisputen zijn klaarblijkelijk maar een sociaal-psychisch afwendend verschijnsel van deze fundamentele feiten. „C'est un fait, donc inéluctable”, zoals Bossuet zei.

Een frank per kg. betekent aldus 100 miljard frank rechtstreeks handelsterugloop voor Antwerpen alleen en dit zonder onrechtstreekse tewerkstelling en dergelijke te rekenen : de multiplikatorkfactor dus niet in acht genomen. Dit volstaat - oppervlakkig en elementair of niet - als bewijs dat we jaarlijks tientallen miljarden frank in het buitenland laten verloren gaan zonder economische verantwoording, enkel en alleen omdat we geen kustuitweg aan het onverbeterlijk Scheldeprobleem wilden !

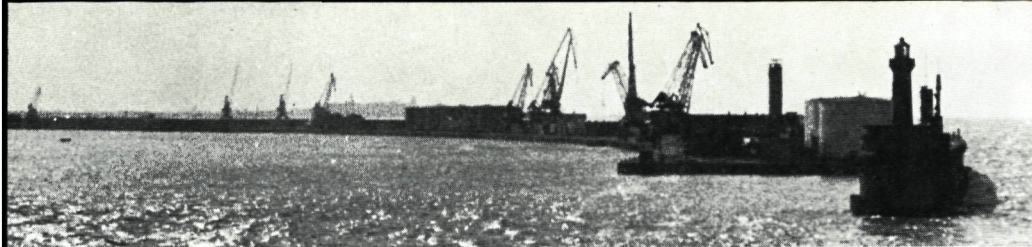
De 200.000 tonners die vanaf 1970 operationeel zullen zijn, bieden volgens de specialist Ashford, een transportkostenreductie van 80 fr./ton ten opzichte van 65.000 tonners die maar uitzonderlijk in de Schelde kunnen. De 500.000 tonners, die vanaf 1975 in de vaart zullen zijn bieden 35 fr./ton voordeel meer. Ons land zal in 1980 alleszins 50 miljoen ton petroleum en 15 miljoen ton erts invoeren, volgens alle betrokken specialisten. De jaarlijkse transportekonomie betekent aldus :

per 200.000 ton ... 65 miljoen t. x 80 fr./ton = 5,2 miljard fr.
per 500.000 ton (enkel voor petroleum) ... nog 1,75 miljard fr. meer.

Is het niet evident dat wettelijke regelingen deze voordelen kunnen spreiden (havenrechten, tewerkstelling, investeringen, expansiespreiding tussen Antwerpen en Zeebrugge, zonder de Waalse voordelen te vergeten voor de staalindustrie, bijvoorbeeld) tot winstgevend delging over 10 à 20 jaar, des te meer indien een superkanaal voor 200.000 tonners of minstens een

46





epiloog

Enkele Neptunusnummers doorlezende, heb ik met genoegen gezien dat er een technisch onderlegde belangstelling bestaat voor het nationaal havenprobleem. In deze Benelux- en Natotijd vinden sommigen dit helemaal niet noodzakelijk.

Maar dit voornaamste nationaal probleem - we zien waarom - bekommert alleszins de Neptunus-redactie, want wij lazen uitstekende studies als :

- Plaidoyer pour Zeebrugge, door K. Naudt - augustus 1965.
- Antwerpen : haven, uitbreiding, door L. Delwaide - mei 1967.
- Belgische haven- en maritieme politiek in nauwe vaargeul-schoentjes, door H. Rogie - december 1967.

Mij werd gevraagd een artikel over dit prangend onderwerp te schrijven, waaromtrent met anderen - of niet, volgende werken gepubliceerd werden, die trouwens de enige zijn inzake nationale havenproblematiek in West-Europa, zo men de bekende Nederlandse Zeehavennota 1966 (te bekomen bij de Staatsdrukkerij te 's Gravenhage, mits een geringe vergoeding) buiten kijf laat :

1. — „De struktuur as Brugge-Zeebrugge” door ir. arch. lic. J. Mertens (1963 - 98 p. + pl.)
2. — „Antwerpen (de Scheldestreek), ruimtelijk gezien” door ir. arch. N. Mertens (1965 - 79 p. + pl.)
3. — „Stop een tanker in uw haven” door irs. A., J. en N. Mertens (1966 - 240 p. + fig.)
4. — „Economische verantwoording om Zeebrugge toegankelijk te maken voor schepen van 200.000 ton” door ir. lic. kand. A. Mertens, op verzoek van wijlen ir. E. Valcke, directeur-generaal van het Bestuur der Waterwegen (1967 - 250 p.)
5. — „Waar de Schelde bleef stille staan” door de Werkgroep RA met irs. A. en N. Mertens, arch. J. Lantsoght, ing. L. Dirks en grad. H. Janssens (1968 - 320 p. + fig.)
6. — „Het nationaal havenprobleem, regionaal en Europees beschouwd” door ing. L. Dirks (11 november 1968 - 60 p. + 8 fig.)
7. — „Voordracht van de zeehavenprojecten die sedert juli 1967 door de Werkgroep RA voorgesteld zijn aan het Ministerie van Openbare Werken” door de Werkgroep RA (6 januari 1969 - 60 p. + plans).

De werken vermeld sub 3 en 5 zijn basiswerken terzake, sterk gedocumenteerd en die kunnen verkregen worden door storting op postrekening nr. 44 13 15 van A. Mertens te Sint-Andries, ofwel van 85 fr. voor „Stop een tanker in uw haven”, zoniet van 69 fr. voor „Waar de Schelde bleef stille staan. Het werk vermeld sub 6 kan verkregen worden door storting van 100 fr. per mandaat op naam L. Dirks, Weidestraat 67, Berchem/Antwerpen. En het werk vermeld sub 7 zal verschijnen voor de volgende boekenbeurs, onder de titel „Vlaanderen, hou diep zee!”, met ruime dokumentatie.

Nos lecteurs n'ignorent pas que les différents projets qui assureraient l'expansion économique de nos ports et par voie de conséquence du pays tout entier, sont loin de rencontrer l'unanimité des parties directement intéressées.

Neptunus - sans prendre évidemment parti - tient à donner à ses lecteurs un aperçu des diverses tendances en la matière, tout en laissant aux auteurs la responsabilité de leurs écrits. Après avoir donné l'opinion d'Anvers (cfr Neptunus Mai 67). Voici un nouveau „plaidoyer” pour Zeebrugge que vous présente Ir. A. Mertens.

Resumé français de "ruimtelijke ordening en verantwoorde diepzeehaven" de A. MERTENS.

Le peu d'intérêt que nos concitoyens ont toujours témoigné pour les problèmes maritimes a permis, à maintes reprises, de leur faire admettre les choses les plus invraisemblables en ce domaine. Tout comme on nous enseigna, erronément d'ailleurs, que le port de Bruges devint inaccessible au XIV^e siècle par suite de l'ensablement du Zwin, on veut à présent nous faire croire qu'à cause du même phénomène il serait impossible de rendre le port de Zeebrugge accessible aux navires de gros tonnage.

S'il est vrai que Zeebrugge souffre d'un ensablement chronique, cela est dû au seul fait que le port dont la rade n'est protégée que par une seule jetée, ne fut pas aménagé conformément aux principes élémentaires de l'hydrographie. Les instances ministérielles promirent l'érection d'un môle situé à l'est du premier afin de remédier à cette situation et firent ensuite de vagues promesses quant à l'étude des possibilités de Zeebrugge comme port à eaux profondes.

Rien de concret ne fut jamais réalisé dans ce sens. Au contraire, les projets d'aménagement de Zeebrugge furent abandonnés au profit d'Anvers qui ne cessa de bénéficier de crédits considérables destinés à l'expansion de son port ainsi qu'à l'amélioration de la navigabilité de l'Escaut. Le résultat de cette politique est plus que décevant : en l'espace d'un siècle, on ne réussit à approfondir les passes du fleuve que de 2 pieds, si bien qu'Anvers se trouve à présent dans l'impossibilité pratique d'aller au-delà de l'utilisation d'unités de 60.000 tonnes à pleine charge.

Il est prouvé que l'Escaut a atteint sa capacité maxima. Dès lors, quelle solution faut-il envisager dans l'intérêt de notre économie en songeant que le transport du pétrole et des minerais par voie maritime se fera couramment à l'aide d'unités de 200.000 tonnes dès 1970 avant d'atteindre les 500.000 tonnes en 1975 ? Le port de Zeebrugge nous semble tout indiqué pour résoudre ce problème d'intérêt national.

Sur le plan technique, il suffirait d'ériger deux jetées parallèles s'étendant jusqu'à 7 km de la côte, là où l'ensablement ne se fait plus sentir. Le chenal d'accès, prolongé jusqu'à la ligne des 11 brasses située à 10 milles de la côte, permettrait aux navires de 200.000 tonnes d'accoster au port. Le coût global de ces travaux oscillerait entre 4 et 11 milliards de francs belges, diverses variantes étant projetées. Un supplément de 2 milliards suffirait pour atteindre la ligne des 14 brasses située à 12 milles de Zeebrugge, ce qui rendrait le port accessible aux mastodontes de 500.000 tonnes.

La réalisation de Zeebrugge-Diepzeehaven est, en outre, économiquement défendable. L'importation de matières premières à l'aide d'unités de 500.000 dwt permettrait, dès 1980, de réaliser une économie en frais de transport de l'ordre de 7 milliards de francs annuellement.

Espérons que les responsables de notre politique portuaire reconnaissent enfin les immenses possibilités que nous offre le port de Zeebrugge.



WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

J. Dreesen

schie man

Buitenstaanders - en zelfs ingewijden - denken wel eens dat **Schie man** een woord is dat uit het grijze taalverleden werd opgediept om onze maritieme woordenschat kleur bij te zetten. Laten we hen geruststellen. In het nederlands is deze term ondanks zijn eerbiedwaardige ouderdom nog springlevend. Toen in onze taal voor het eerst spraak was van een schip, kwam daar iemand bij te pas die dat schip voerde en onderhield. Hij werd kortweg een **Schipman** genoemd. Het is onder die vorm dat het woord sedert de vroegste middeleeuwen vermeld staat in de bewaard gebleven monsterrollen. Men leest er, alnaargelang de streek en het tijdstip: **skipman**, **scimman**, **schimman**, **skibmand**, **scheeman** of **schie man**.

Oorspronkelijk was **de schie man** - de term komt in zijn huidige schrijfwijze reeds voor bij Kiliaan* - belast met het onderhoud en de behandeling van de tuigage aan boord van de eerder kleine en eenvoudige vaartuigen uit de 12e en 13e eeuw.

Mettertijd werden de schepen groter, kregen meerdere masten, een uitgebreider tuigage en dus ook meer werk voor de Schie man. De taken aan boord werden herzien. Er ontstond een functie Bootsman belast met de behandeling van al wat de mast of masten aanging, terwijl de Schie man zich uitsluitend wijdde aan het onderhoud.

Soms cumuleerde hij meerdere taken. Zo gebeurde het dat hij op een tweemastschip fungeerde als bootsman van de voor- of fokkemast, zorg droeg voor het ankergerie en voorts instond voor het onderhoud van al de tuigage. Als hulp bij zijn werk werden hem dan enkele **schiemansgasten** toegewezen.

Op een driemastschip van eniger omvang stond voor elke mast een bootsman in, terwijl het geheel geleid werd door een **Hoogbootsman**. De Schieman kon zijn cumul niet meer aan, hij werd **Hoogbootsmansmaat**, uitsluitend belast met het onderhoud van de tuigage. Hierbij werkte hij, geholpen door een **Schiemansmaat** en één of meerdere gasten samen met de zeilmaker. Soms was Schieman en Zeilmaker een en dezelfde persoon, zoals bijvoorbeeld vermeld staat in de rôle d'équipage van de „Sint-Carolus” - Kapitein Michiel Cayphas van Oostende, uitgevaren de 10e februari 1724 voor rekening van de Keizerlijke Generale Indische Compagnie. Volgens deze rol was Guillaume Steenkiste afkomstig van Oostende, oud 30 jaar, aangemonsterd als Scheeman en Zeilmaker met 28 gulden maandgeld, wat 2 gulden minder was dan de bootsman.

Toen in het begin van deze eeuw de schepen met hun uitgebreid tuigage verdwenen, ging ook een groot deel van het werk van de Schieman, dat tot dan toe een belangrijke, kunstige en omvangrijke handenarbeid was, verloren.

Het moderne schip met een kleinere dotatie aan staand en lopend tuig vergt hiervoor geen „full time” onderhoud meer. Meestal volstaat het het tuig op regelmatig tijdstippen eens te overlopen.

Veel van de meer ingewikkelde bewerkingen uit het Schiemansvak werden dan ook vergeten of zijn in onbruik geraakt. De rang of functie van Schieman - vroeger een van de hoogste van de zogenaamde dekokofficiëren (zijnde de scheepsonderofficiëren) - verminderde in belangrijkheid en ging over naar een 20 eeuwse versie waarbij een meestal bevaren dekmatroos volgens de richtlijnen van de bootsman, takelt, splitst en vernieuwt, wat, waar en wanneer het nodig is. Maar net als zijn kundige voorganger uit de zeilvaart is hij niet zomaar een matroos, maar de Schieman van boord.

De term is uitsluitend voorbehouden aan het lid van de bemanning dat dit werk aan boord uitvoert. Daar echter het optuigen en onderhouden van tuigage deels aan boord, deels aan wal wordt verricht, komt een gelijkaardige functie ook aan wal voor. De zogenaamde „riggers” van een werf of een firma gespecialiseerd in het takelen van schepen noemt men in het nederlands Takelaars of Takelmeesters.

Dit kan iets worden als : Na jaren gevaren te hebben als Schieman kreeg hij op het werf een job als Takelmeester.

Bij de afleidingen en samenstellingen van het grondwoord noteren we :

Schiemannen : Algemene term voor het verrichten van werkzaamheden met touwwerk en staaltouw ter reparatie, versterking of geschiktmaking voor een andere bestemming.

Schiemanswerk : Omvat alle werkzaamheden met touwwerk en staaltouw welke bij het gereedmaken van een tuig, het optuigen zelf en het onderhoud daarna te pas kunnen komen. Hieronder zijn begrepen het maken van schiemansgaren, van seizings, matten en plat-

tingen, het takelen, splitsen, bekleden, marlen, het leggen van bindsels en steken.

Schiemansgaren : Touw geslagen van 2 of 3 draden geteerde hennep inzonderlijk van oud touwwerk afkomstig.

Het oud touwwerk werd eertijds door de Schieman aan boord verwerkt tot 2 of 3 draadsgaren dat na behandeling met zoete teer gebruikt werd voor velerlei doeleinden doch hoofdzakelijk tot bekleding van staand want en voorts tot bindsels en naailings.

Tegenwoordig wordt het schiemansgaren klaar voor gebruik aan boord geleverd.

Schiemansmolenwiel of wuit : Is een haspel of garenwinder voor het schiemansgaren.

Schiemansschap : Geeft de hoedanigheid weer van de schieman, alsook al wat het werk van een schieman uitmaakt. Schiemansschap vormt aldus een onderdeel van de zeemanschap. Dit laatste zijnde een algemene term voor de kundig- of vaardigheden ter zee.

Schiemansgast : Is een verouderde uitdrukking voor een uitkijker op het voordek. Deze term dateert nog uit de tijd dat de Schieman het voorschip onder zijn gezag had.

Schiemansmaat : Hulp van de schieman, tweede schieman.

Zo was ook de schiemansbak, de bak waarvan de schieman baksmeester was.

Een Bak was eertijds aan boord een houten balie waarin de warme spijs voor de schepelingen van de kok werd afgehaald. Overdrachtelijk wordt het tegenwoordig nog gebruikt voor een afdeling matrozen die samen eten of dienst doen.

In de KNM zijn de volgende oproepen nog dagelijkse kost. Zeuntjes aan je bakken, baksgewijs aantreden, baksmeester, enz...

(*) Kiliaan Cornelis - eigenlijk Van Kiel - was een Nederlands taalkundige die in 1528 te Duffel geboren werd. Hij studeerde te Leuven en werd corrector aan de Plantijnse drukkerij te Antwerpen, waar hij op 15 april 1607 stierf. Hij is vooral bekend door zijn Nederlands woordenboek dat hij in 1574 onder de titel „Etymologicum teutonicae linguae” uitgaf. Dit werk is belangrijk bij de studie van de oorsprong van de woorden uit het Nederlands.

LA 3^e LANGUE



Les lecteurs d'un hebdomadaire français ont pu, lors de l'Exposition Universelle de 1958, admirer une superbe photographie d'un matelot de notre Force Navale, occupé à se cultiver l'esprit en dégustant une énorme crème glacée en face du pavillon des U.S.A. Le reporter, en veine de trouvailles, intitula ce cliché : „Coexistence”.

Renseignement pris, il avait confondu le sigle de „bande de cap” ZM-FN avec Dieu sait quel vocable cyrillique, aiguillant son imagination vers une nationalité fantaisiste autant que soviétique !

Faut-il lui en jeter la pierre ? Chacun sait - et particulièrement les réservistes - qu'au Sud d'une ligne De Panne, Brugge, Antwerpen, tout membre actif de la Force Navale peut passer, au choix, pour un douanier, un marchand de crème glacée ou un portier de bar chic, et ce, suivant le grade ! Les efforts actuels „Armée-Nation” contribueront, sans doute, à dissiper certains malentendus quant à ces confusions, qui, du reste, ne font que renforcer ce qu'on a coutume d'appeler l'esprit de corps.

Contrairement à ses concitoyens, tout ancien de la Force Navale de notre village, sait immédiatement distinguer un Q.M.T. plongeur-démineur d'un I Mat. M-P, ou, qui plus est, d'un Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe ; cette divination rare l'auréola d'un enviable prestige auprès des „Pongos” !

Il est cependant un autre domaine où le marin belge - marchand ou guerrier, volontaire de carrière ou milicien, gradé ou „petit et sans grade”, - saura dominer le vulgum pecus et se faire reconnaître par les siens, ses pairs. Ce domaine, c'est la langue, ou, du moins, sa langue. Loin de nous de vouloir infliger à nos hommes d'Etat, suffisamment débordés par la chose, une 4e langue qui ne ferait qu'augmenter nos joyusetés nationales. Force nous est de constater que le sabir maritime est assez curieux, fort en lui-même, mais parfois déconcertant.

Pour l'étudier d'un plus près, imaginons le raccourci de la vie d'un milicien pénétrant en début de D.I.P. (pour les bleus : Division Instruction Primaire du Centre de la Formation Navale) dans la cour de Ste Croix-St.-Kruis.

Après une journée passée au Q.M., où il signera des tas de bons 108, pour un cap muni d'une storm-band, il se dirigera vers la C.M.C., où il s'entendra déclarer par des anciens dignes de foi - ils le sont tous - que le Vieux est tof, mais que le C.S.M. a souvent des bougies. Muni de ce viatique moral, il retraversera



la cour pour aller dormir ; ce faisant, il ouïra sonner - pardon, sorry, piquer ! - dix heures, en un langage abscons et peu horloger !

Le lendemain, aux primes aurores, il s'éveillera au son d'un strident pipe et débutera sa journée de terrien maritimisé par un énergique skrobbage. Sa vie crucifiée (voir Ste Croix) - dommage que nous ne possédions point encore de H/M.S. „King Alfred” ! - s'écoulera ponctuée de station-cards en défaut et de divisions savonneuses.

En Ecole d'Arme, il apprendra son sabir particulier. Celui-ci varie de tribu en tribu, et nous y observons une extension importante du vocabulaire préalablement acquis. Le phénomène linguistique ne fait qu'empirer jusqu'à l'étape suivante.

Voici enfin notre brave mataffe muni d'une nouvelle bande de cap. Un de mes supérieurs prétendait jadis qu'il ne s'agissait pas là d'une injure obscène ! En effet, en lieu et place de l'infâmant ZM-FN, notre jeune parade maintenant, ceint au front de sa nouvelle et glorieuse affectation. Se distinguant enfin des Pongos il se rendra à bord. Enfin, en cas de coup de pot !

Le gangway traversé et, ayant, bien sûr, omis de saluer le pavillon, il se heurtera à un coxwain animé des pires intentions qui lui intimera l'ordre, au choix :

s'il est „machine” : d'aller checker le fans,

s'il est „radio-télégraphiste” : d'aller voir le jam dans les 3620. (3620 quoi ? Kylocycles, bien entendu), ou de prendre un paquet de DTG !

s'il est pont : de prendre les défenses. En langue FN „Kurkenzakken” - ou autres expressions anatomiques peu flatteuses pour le vieux,

s'il est „appro” : de prendre un bac et de le f... dans la pantry. (substantif de genre variable).

A la suite de quoi, notre homme assimilera de nombreuses autres notions par les moyens audio-visuels, et finira par checker n'importe quoi, par shifter absolument tout, et, de toute manière, par naviguer Yankee Mike, même par Force 8.

Et voilà ! Après X années de démob, le brave ancien se remémorera ces années linguistiquement bizarres, mais très belles. Il en reparlera avec d'autres de son bord ; et il est parfois émouvant de rencontrer un toubib, ex-FN, ordonner à un PDG, ex-radariste, le tout à la sortie d'un bar chic, „Des deux en avant, 10 tribord, autant aux machines, et toujours dans le 330



AMIS MARINS, DES DEUX VOORWAARTS !

LEXIQUE

Storm-band : sorte de trosse destinée à maintenir la tête du matelot sous le cap.

CMC : bistrot maritimo-militaire ou la consolation du puni.

Tof : en français : au poil (vérifier la préposition).

C.S.M. : brise-pied de carrière.

Bougies : expression obscure, malgré l'image, signifiant : „ râler, rager, roter, rogner, etc. ”.

Piquer : sonner. (sonner, voir : piquer).

Pipe : clairon maritime. (de l'anglais : tuyau).

Skrobbage : simulacre de nettoyage ou les Grandes Eaux Brugeoises (voir : Mâtines).

Station-card : papelard rougeâtre à égarer en cas de naufrage, ou pis, de rencontre de l'officier de quart.

Division : manifestation folklorique et hebdomadaire à usage des Commandants d'Unité.

Mataffe : erreur du CRS, (Petit-Château) destinée primitivement à l'infanterie ou au Service de Santé.

Bande de cap : voir „ Stormband ”, mais plus vers le haut.

Pongo : sens vague. Individu généralement vil, khaki, contrôleur des contributions, etc.

Gangway : genre de planche généralement occupée par un officier supérieur lorsqu'on s'y déplace.

Coxwain : la bonne (tu parles !) à tout faire. Voir : „ Boatswain ”.

Boatswain : voir „ Coxwain ”.

Checker : voir, contrôler, vérifier. Syn. : aller dormir dans le peak avant.
Ex. : „ Je vais checker les stores ”.

Fan : ventilateur, sorte de douche antarctique. Joint aux poulaines, forme l'incarnation de l'esprit malin du chef-machines.

Jam : pour tous : confiture, pour un marin : désordre !

DTG : sorte de date d'un message, généralement en retard ou erronée.

Steward : la jeune fille du bord. A soigner. Eviter les rapports.

Bac : a) unité naviguante ;
b) unité monétaire (voir „ stella ”).

Pantry : unique endroit absolument gardé et sûr d'un MSO, MSC ou MSI rempli de délices paradisiaques (soupe, sandwiches, chef-coq, etc.).

Shifter : en anglais : to get. En liégeois : bouger. En marin : enlever, voler, barboter, faucher, déplacer, partir avec plus ou moins d'illégalité, etc.

Yankee Mike : en code : Y M. Signalé par pavillons, toujours invisibles. Il paraît que cela signifie quelque chose !

Force 8 : Fin de tout.

Démob : voir Force 8 !

J. DELBECQ,
Enseigne de Vaisseau de Réserve.



KAPITEIN-TER-ZEE GELUYCKENS

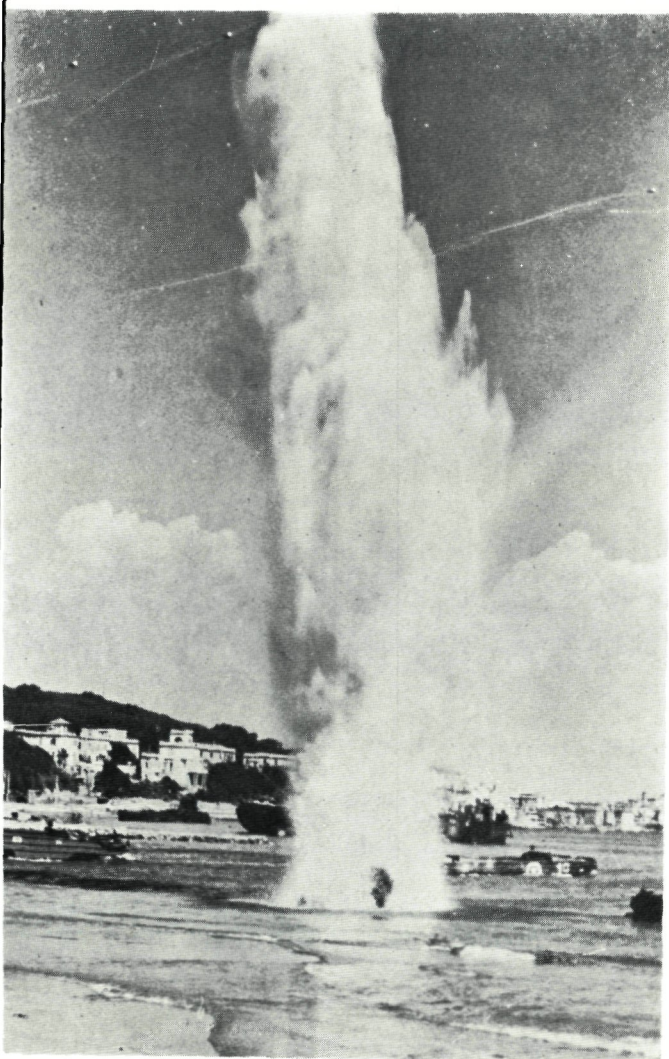
Kapitein-ter-zee Geluyckens is geboren te Vorst-Brussel in '22. In 1939 is hij leerling aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen en scheept in aan boord van het Schoonschip Mercator. In 1941 neemt hij dienst bij de Royal Navy. Na het „Royal Naval College van Dartmouth” beëindigd te hebben, neemt hij als artillerieofficier, aan boord van Britse destroyers, deel aan verschillende oorlogsoperaties in de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee.

In 1946 ging hij over naar de Belgische Zeemacht.

Hij voerde het bevel over verscheidene oorlogsbodems. Hij deed eveneens dienst bij de Staf van de Zeemacht en was attaché op het Kabinet van de Minister van Landsverdediging. Hij was ordonnansofficier van de Koning van 1950 - 1959.

Hij is afgestudeerde van het „US Naval War College te Newport (USA)” en volgde de cursus Top Management aan het „Seminarie voor Produktiviteitsstudie en -Onderzoek” van deze Rijksuniversiteit te Gent. Hij is tevens houder van het brevet van de „Armed Forces Industrial College, USA”.

Hij is vleugeladjutant van de Koning en sinds 1 juli 1967 Commandant van de Logistieke Groepering van de Zeemacht.



Anzio, de Antium van de oudheid, waar Nero en Caligula geboren werden en waar in januari 1944 het 6e Corps van het geallieerde leger in Italië geschiedenis heeft gemaakt.

Anzio nu ook een film die te Oostende op 28 november 1968 ter gelegenheid van een Gala voor de Vereniging van Hulpbetoon van de Zeemacht werd voorgesteld.

„Het bulderen en de roem van de gevechten op het land doen dikwijls de minder spectaculaire, maar niettemin belangrijke rol van de oorlogs- en handelsmarine vergeten”. Deze woorden aan Mr. Churchill toegeschreven zijn ook in het geval van de film van toepassing. De krijgsv verrichtingen te Anzio - die beter onder de codenaam „Shingle” bekend zijn - blijven nog 24 jaren later een van de betwiste onderwerpen van de laatste wereldoorlog waarover de geschiedschrijvers het moeilijk eens kunnen worden. Slechts over drie punten vinden zij eenstemmigheid :

- de marine deelname aan „operation Shingle” was uitzonderlijk gepland en uitgevoerd ;
- het 6de Corps werd veilig op een vijandelijke kust geland in omstandigheden die een succesvol verder verloop voorspelden ;
- na de mislukte pogingen om uit het landingshoofd te breken paste de marine zich vlug aan de veranderde toestanden aan en gedurende vier lange en harde maanden heeft ze het leger bevoorraadt en gesteund.

Weinig wordt nochtans in de film vertoond van deze bijdrage van de geallieerde marines en koopvaardij. Mijn bedoeling nu is te trachten aan die tekortkoming te verhelpen.

Het succes van de landing te Salerno op 9 september 1943 en, de snelle verovering van Napels, liet denken dat Rome zelf begin 1944 zou kunnen vallen. De plannen voor het doorbreken van de Gustaaflinie, omvatten de landing van één divisie te Anzio, 50 km. ten zuiden van Rome en 80 km. ten noorden van de frontlinie van het 5de leger.

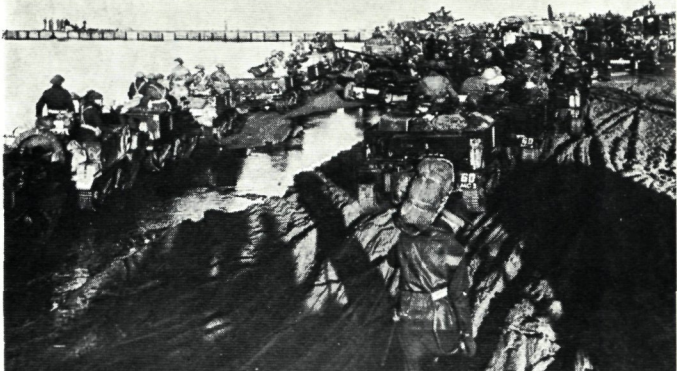
Twee mislukte pogingen om de Duitse stellingen aan te vallen, toonden aan dat er weinig reële kansen bestonden om snel een vereniging tussen het 5de leger en de divisie vanuit Anzio te verwezenlijken. De landing was afgeschaft maar werd later opnieuw op touw gezet dank zij een persoonlijke tussenkomst van Mr. Churchill. De doelstelling van de operatie was nu Duitse troepen weg te lokken en de verdediging van de Gustaaflinie te verzwakken. De landing zou tussen 20 en 25 januari doorgaan. De effectieven waren van één tot twee divisies opgevoerd die gedurende 15 dagen van uit zee zouden gesteund worden. Wat de marine betreft liet dit zeer weinig tijd over voor planningsdoeleinden. De grootste moeilijkheid bestond erin de vereiste scheepsruimte te verzamelen, zonder de toekomstige landingen in Zuid Frankrijk en in Normandië in het gedrang te brengen.

Niet minder dan 88 landingssschepentanks waren inderdaad nodig. Dit was alleen mogelijk door het afschaffen van een aantal reeds voorziene operaties. De weersomstandigheden waren van uiterst belang. Ten minste 5 gunstige dagen waren vereist om het landingshoofd op te bouwen en dit was in januari zeer onwaarschijnlijk.

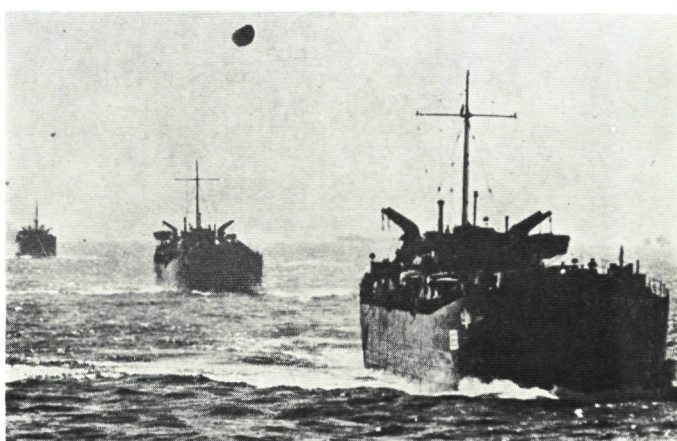
De marinestaf dacht de aanvalstroepen veilig te kunnen landen maar was niet zo optimistisch omtrent de latere steun en bevoorrading. Niettemin aanvaarde Admiraal Sir John Cunningham, Opperbevelhebber der Middellandse Zee, de hogere verantwoordelijkheid voor de operatie. Rear Admiraal Lowry, USN, werd aangeduid als bevelhebber van Taskforce 81, de Marine Strijdkrachten voor de operatie samengebracht.

Deze omvatte niet minder dan 379 schepen. Het vervoer van de landings-troepen met hun materieel zou verzekerd worden door 8 troepentransportschepen, de 88 reeds vermelde LST en 150 landingsvaartuigen voor infanterie of tanks. Zij zouden geëscorteerd worden door 6 kruisers, 26 jagers, 39 mij-

Bren carriers worden aan land
gebracht te Anzio
(by kind permission of the
Imperial War Museum)



Een reeks landingsschepen op
weg naar het strand te Anzio
(foto uit het boek "War at sea")



Een bren carrier van het 1ste
Btn. Guards ontscheept te Anzio
(by kind permission of the
Imperial War Museum)



Admiral Sir John Cunningham,
R.N. en Rear Admiral Lowry,
U.S.N. bespreken de toestand
na de landing te Anzio.
(uit het boek "War at Sea")



nenvegers, enz... waaronder HMS Jervis waarop ik als artillerieofficier ingescheept was.

De task force was in twee groepen verdeeld: X-Ray voor de zuidelijke sektor die ook onder het bevel van Admiraal Lowry, was geplaatst en Peter voor de noordelijke sektor die onder de verantwoordelijkheid van de Britse Rear Admiraal Troubridge was.

Generaal Alexander als Opperbevelhebber van de geallieerde legers in Italië droeg de hoogste leiding voor de operaties aan wal. Onder hen waren respectievelijk Generaal Montgomery bevelhebber van het 8ste Britse leger en Generaal Mark Clark bevelhebber van het 5de US leger.

Het 6de Korps, een onderdeel van het 5de US leger, was samengesteld uit de 1ste Britse divisie die samen met twee commando's onder het bevel van Generaal Penney in de sektor Peter zou landen en de 3de Amerikaanse divisie alsook 3 bataljons van Rangers met Generaal Truscott als bevelhebber die bestemd waren voor de sektor X-Ray.

De bevelvoering over het geheel van de operaties in het bruggehoofd werd aan de Amerikaanse Generaal Lucas toevertrouwd die de landing van Salerno had meegemaakt. De weerkundigen hadden voor de vastgestelde dag D, nl. de 22e, een donkere nacht voorspeld en daarna ten minste twee dagen mooi weer; rekening houdende met de verwachte vijandelijke tegenstand was uur U op 02.00 gesteld.

Het konvooi was in de eerste uren van 21 januari buiten in de baai gevormd met 50.000 troepen en meer dan 5.000 voertuigen aan boord. Om 05.00 u. voer het af met koers NW en vaart 5,5 knopen. De overtocht verliep zonder enig incident en om 5 minuten na middernacht, dus reeds op dag D, kwam het konvooi ten anker op de rede van Anzio. Een indrukwekkende stilte heerste aan wal.

De mijnenvegers waren reeds begonnen met de talrijke mijnen op te ruimen om de ankerplaatsen en de benaderingsroutes veilig te maken. Om de schijnbare verrassing niet prijs te geven vond geen voortijdige marine beschieting van de stranden plaats; slechts raketten waren vanuit speciale schepen afgevuurd juist voor de eerste aanvalsgolven het strand bereikten. Het was onmiddellijk klaar dat de verrassing totaal geweest was.

Dit was niet alleen te danken aan het nieuw offensief van het 5de leger, dat op 17 januari werd gestart, of aan een zeer uitvoerig misleidend plan

Twee destroyers van de invasievloot leggen een rookgordijn voor de kust.
(by kind permission of the Imperial War Museum)



Twee landingsschepen in de haven van de bomschade bemerken van de gebouwen
(by kind permission of the Imperial War Museum)



dat zonder een schijnlanding in Civitavecchia omvat, maar in het bijzonder aan de systematische luchtaanvallen tegen de vijandelijke vliegvelden die de Duitsers van al hun verkenningmiddelen beroofde.

Maar de Duitsers zelf hadden onwetend aan die verrassing medegewerkt. Op 21 januari had Admiraal Canaris, Hoofd van de Inlichtingsdienst, Veldmaarschalk Kesselring, Opperbevelhebber van de troepen in Italië, op zijn hoofdkwartier bezocht; hij had hem geen formele informatie kunnen geven omtrent een eventuele landing.

Daarom en in tegenstelling met alle vorige nachten werden de Duitse troepen voor de nacht van 21 op 22 januari niet in alarmtoestand gebracht.

Intussen verliep te Anzio alles vlot en de vijandelijke reactie beperkte zich tot een sporadische beschieting van de rede. De Amerikaanse Rangers hadden zich van de kleine haven van Anzio meester gemaakt en deze was reeds te 17.00 in gebruik.

Slechts 24 uren na de landing hadden de geallieerden reeds meer dan 36.000 man en 3.000 voertuigen aan wal. De divisies waren met elkaar in contact gekomen en rukten zeer voorzichtig op naar hun voornaamste objectief de Albaanse berg die slechts 30 km. verder lag en waar het hoofdkwartier van Kesselring zich bevond. Blijkbaar was er niets om dit te beletten. In feite waren er slechts 2.000 Duitsers om de weg naar Rome aan de geallieerden te ontfangen. Maar deze uitzonderlijke omstandigheden van tactische verrassing werden niet veiligheidshalve door de Commandant van het 6e Korps gebruikt.

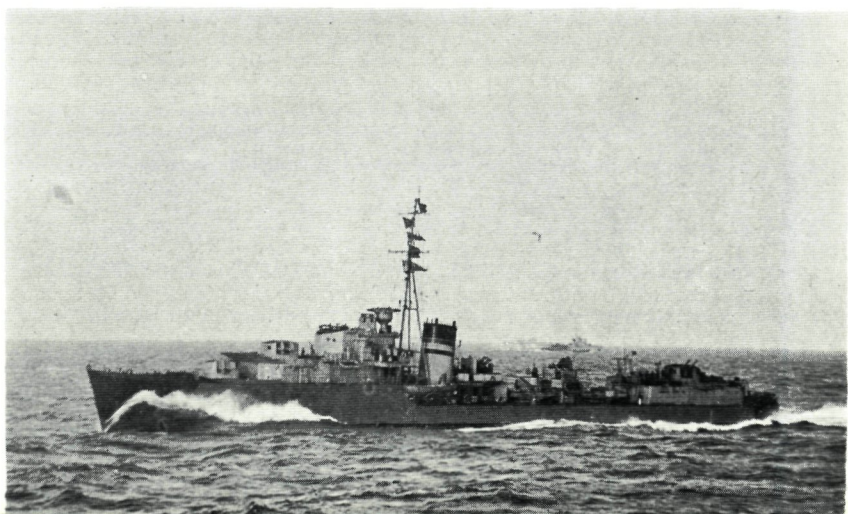
Dit in vergelijking met de zeer snelle en hevige reacties van de Duitsers, die op 24 januari reeds 40.000 mannen rond het landingshoofd hadden opgesteld, betekende een verloren gelegenheid die nooit meer opnieuw zou voorkomen. Enige dagen na de succesvolle landing, was het 6de korps virtueel in het landingshoofd belegerd en zou niet eruit kunnen geraken zonder een kostbare veldslag te leveren.

Voor de geallieerde marines was dit de aanvang van een lange en moeilijke verplichting de troepen te bevoorraden en te versterken van uit zee over ongunstige stranden en door het enig beschikbaar haventje, niettegenstaande een sterk toenemende vijandelijke oppositie.

De 23 januari (D + 1), bracht reeds een voorsmaak van wat te verwachten was. De luchtaanvallen en beschieting van de rede nam met de tijd sterk toe en de Jervis alsook de kruisers en de andere jagers waren geroepen de

Anzio. Men kan zeer goed
Museum)

De H.M.S. JERVIS jaagt op een vijandelijke onderzeeboot.
(by kind permission of the Imperial War Museum.)



vijandelijke batterijen onder vuur te nemen. In de avondschemering lukte het een torpedobommenwerper de Janus, ons zusterschip, te kelderen ; het schip was in enkele seconden vergaan waarbij 159 opvarenden omkwamen.

Slechts ogenblikken later was de Jervis door een glijbom zwaar beschadigd maar gelukkig zonder enige verliezen. Het voorschip tot aan de voorste kanonnen was letterlijk verdwenen. Zo kwam mijn deelname aan operation Shingle voorbarig tot een einde als het schip op eigen kracht naar Napels terugkeerde voor noodherstellingen. In 42 uren hadden wij reeds meer dan de helft van onze munitie afgeschoten. Later op dezelfde dag zouden nog twee Amerikaanse jagers buiten gevecht gesteld worden. In minder dan 24 uren was dus Admiraal Lowry 4 van zijn jagers kwijt. Maar dit was nog niet alles omdat dezelfde avond de eerste van een reeks zware stormen losbrak ; de ontschepping op het open strand was voor twee dagen stilgelegd. Niettemin waren op 29 januari 70.000 troepen, 508 kanonnen, 237 tanks en 27.250 ton bevoorrading aan wal gezet. Maar dit aantal troepen was nu amper gelijk aan dit door de Duitsers rond de omtrek van het landingshoofd verzameld. Het verder verloop van de operaties aan wal laat ik liever aan het scherm over. Indien het 6de Korps nu met 7 divisies op 23 mei het initiatief hernam, onder leiding van Generaal Juin. Twee dagen later gebeurde de vereniging met het 5de leger. Op 4 juni om 19.15 bereikte de voorhoede van de 88ste Amerikaanse Divisie de buitenwijken van Rome, precies 133 dagen na de landing te Anzio.

Zo eindigde een slijtageslag die het vervoer had vereist van meer dan een half miljoen ton materieel, alsook de evacuatie van 18.000 Italiaanse burgers en 33.000 gewonden en zieken. De voornaamste verliezen van de Geallieerde Marines waren 3 kruisers, 5 jagers, 1 hospitaalschip, 2 koopvaardisschepen en 2 landingsschiptanks. Ten titel van inlichting bedroegen de totale gevechtsverliezen 20.000 geallieerden tegen 25.00 Duitsers. Wat in totaal circa drie kwart van de Oostendse bevolking uitmaakt.

Als conclusie kunnen wij de vraag stellen : heeft de operatie Shingle iets bijgebracht aan het uiteindelijk succes van de geallieerde krijgsvieringen in Italië ? Als antwoord stel ik U voor het volgende uittreksel uit een artikel van W. Van Rijn in de Militaire Spectator verschenen in november en december 1956 ; het luidt als volgt : „Ongetwijfeld wel ! Uiteindelijk had men een belangrijk landingshoofd gevormd en werden 7 à 8 Duitse divisies extra aangetrokken. Churchill suggereert dat het werkelijke verschil 13 divisies bedroeg omdat Hitler in die tijd 5 divisies uit Italië had willen wegtrekken. Men kan het succes moeilijk in cijfers uitdrukken, maar het was er, gelukkig, als een compensatie voor de grote verliezen en voor het nadeel, andere fronten toegebracht. Beseffen wij echter goed, dat dit partiële succes uiteindelijk was te danken aan de doodgewone IGGI Joe en aan de doodgewone Tommy, die gezamenlijk, met hun rug naar het strand gekeerd, doodmoe, nat en koud, maar met een ontembare strijd lust en met een verbeten hardnekkigheid, ondanks een falende strategie en een verkeerde tactiek, uit een schijnbare onmogelijkheid de morele overwinning uit het vuur wisten te slepen, en - zoals de vijand Kesselring het uitdrukte - Anzio hebben gemaakt tot een heldendicht van dapperheid ”.

resumé français de «ANZIO» de D. GELUYCKENS

Le débarquement d'ANZIO - baptisé OPERATION SHINGLE - reste une des opérations controversées de la guerre 40-45. Trois points sont toutefois généralement admis :

1. Les plans et l'exécution de la partie navale du débarquement furent parfaits.

2. Le 6e Corps fut débarqué sur une côte ennemie sans pertes, dans des circonstances très favorables quant au déroulement ultérieur des opérations.

3. La marine s'est ensuite adaptée à la nouvelle situation et pendant quatre longs mois a soutenu et ravitaillé l'armée bloquée dans la cité du port. Depuis le débarquement de SALERNE (9 SEP 1943) et la prise de Naples, la progression des armées alliées en Italie avait été arrêtée par les Allemands retranchés sur la ligne GUSTAVE.

C'est pour cela qu'il fut décidé de débarquer deux divisions à ANZIO petit port du LATIUM à 50 km. au Sud de Rome et à 80 km du front. La grosse difficulté consistait à rassembler le tonnage requis pour une telle opération sans gêner les débarquements déjà projetés en Provence et en Normandie. Le Contre-Amiral LOWRY, USN fut désigné comme Comd de la Force Navale rassemblée pour le débarquement et qui ne comprenait pas moins de 379 unités dont le destroyer HMS JERVIS à bord duquel était embarqué le Capitaine de Vaisseau GELUYCKENS (alors Sub Lieutenant Royal Naval Réserve) comme officier canonnier.

Le convoi avec 50.000 hommes et 5.000 véhicules à bord quitta Naples à 0500 le 21 janvier. Sans aucun incident il mouillait au large d'ANZIO à 0005 le 22 janvier. La surprise était totale et 24 heures après l'assaut, les alliés avaient déjà débarqué plus de 36.000 hommes. Là la division britannique, qui avait pris pied au Nord d'Anzio - et la 3e division américaine - qui elle avait débarqué au Sud - étaient en contact et avançaient prudemment vers les monts ALBINS situés à 30 km, en fait, il n'y avait seulement que 2.000 soldats allemands pour interdire aux alliés la route de Rome. Mais le Comd du 6e Corps jugea à tort ou à raison ne pas devoir mettre à profit ces circonstances de surprise tactique exceptionnelles. Les Allemands par contre, réagirent vigoureusement et dès le 24 janvier, ils étaient parvenus à rassembler plus de 40.000 hommes autour de la tête de pont où le 6e Corps était maintenant assiégé.

Dès le 23 janvier - J + 1 - l'opposition ennemie se fit sentir.

Le HMS JANUS était coulé et le HMS JERVIS gravement endommagé ; plus tard, deux destroyers américains subirent encore le même sort. Ensuite, le temps se gâta et le débarquement sur les plages fut interrompu pendant 2 jours...

C'est finalement grâce à la victoire du Garigliano que le 6e Corps pût reprendre l'initiative le 23 mai.

Le 4 juin, 133 jours après le débarquement à ANZIO, l'avant-garde des armées alliées atteignait enfin ROME.

Les pertes avaient été importantes (20.000 soldats alliés et 15.000 soldats allemands) la marine avait perdu 13 bâtiments dont 3 croiseurs et 5 destroyers.

BIBLIOGRAPHIE

CAIRNS B., „ La Percée d'Anzio ", **Informations Militaires**, no. 135, 24 mai 1944, PITZPATRICK G.R.D., „ Anzio and its lessons ", **The journal of the Royal United Service Institution**, no. 679, aug. 1950.

LOWRY, Admiral USN, „ The naval side of the Anzio invasion ", **United States Naval Institute Proceedings**, jan. 1954.

MORDAL J., „ Le débarquement d'Anzio ", **Revue de Défense Nationale**, juin 1953.

ROSKILL, Capitain RN., **The war at Sea 1939-1945, volume III. The offensive Part I** " London, Her Majesty's Stationery Office, 1960.

VAN RIJN W., „ De landing bij Anzio ", **De militaire Spectator**, nov. en dec. 1956.

le partage du plateau continental de la mer du nord

CPC(R) R. PLANCHAR

La „Convention sur le plateau continental”, signée à Genève le 29 avril 1958 par 46 nations, règle, en principe, les modalités de la souveraineté des Etats limitrophes sur la partie du sol et du sous-sol de la mer, jusqu'à une profondeur de 200 mètres, ou plus dans certains cas.

Dans le cas particulier de la mer du Nord, six Etats souverains sont en lice pour se partager la totalité du sous-sol de la mer du Nord, dont les profondeurs ne dépassent pas les 80 brasses, si ce n'est pour une petite bande au large de la Norvège : ce sont la Grande-Bretagne, la Norvège, le Danemark, l'Allemagne Fédérale, les Pays-Bas et la Belgique. Nous ne mentionnerons la France que pour mémoire.

L'article 1 de cette convention déclare que l'Etat riverain exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins d'exploration de celui-ci et de l'exploitation de ses ressources naturelles. Ce droit, cependant, ne peut s'exercer que sur les ressources minérales et autres ressources non-vivantes du lit de la mer et du sous-sol, ainsi que sur les organismes vivants appartenant aux espèces sédentaires continuellement en contact avec le lit de la mer. - La pêche maritime est donc exclue de cette convention.

En cette période où l'actualité met l'accent sur l'approvisionnement en énergie des Nations de l'Europe de l'Ouest - que ce soit en pétrole ou en gaz naturel, il est de la plus haute importance de défendre nos droits ! Que l'on ne nous reproche surtout pas de verser dans une nationalisme désuet : nous sommes partisans convaincus de l'Europe, mais à condition toutefois d'y figurer à part entière et non comme nation sous-développée !

C'est, en effet, la réaction que nous avons eue en lisant l'article de l'Amiral LANGERAAR, de la Koninklijke Nederlandse Marine, paru en janvier 1967 dans les U.S. Naval Institute Proceedings, sous le titre „The North Sea”. En y défendant un nationalisme hollandais plus que chavin, l'Amiral Langeraar semble trouver normal que l'Allemagne, par exemple, soit défavorisée par les règles de délimitation des „territoires sous-marins” de la mer du Nord. Que dire alors de la Belgique, le pays le plus défavorisé de tous les Etats riverains de la mer du Nord ? (1)

Il faut savoir, pour comprendre ce qui va suivre, que la Convention de Genève a adopté un système **mondial** de délimitation de „frontière” sous-marines, basé sur des accords bilatéraux entre Etats voisins ou se faisant face. A défaut d'accord, et **à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation**, les „frontière” sous-marines seront déterminées par des lignes médianes formées de points équidistants des côtes opposées ou adjacentes. Ce système de lignes médianes, défendable dans la plupart des cas, n'est malheureusement pas, à notre avis, justifiable, ni surtout équitable dans le cas de la mer du Nord. En effet (Voir figure) la surface totale de la mer du Nord étant d'environ 513.000 km², on voit, en application de ce principe, allouer à la Grande-Bretagne la part du lion, en l'occurrence 240.000 km², tandis que la Norvège se voit attribuer - à tort d'ailleurs, puisque les profondeurs au large de ses côtes atteignent les 500 mètres - 131.000 km². La Hollande, pour sa part s'octroie 62.000 km², le Danemark 54.000 km², tandis que l'Allemagne ne reçoit que 22.000 km² et la Belgique... 4.000 km² !!! L'Allemagne n'a pas manqué de faire valoir des réserves et est toujours en contestation sur les modalités de ce partage, en invoquant le fait de „**circonstances spéciales justifiant une autre délimitation**”. Les Allemands basent leur argumentation sur divers points dont certains nous semblent valables. Citons entr'autres la prise en considération, lors du partage du plateau continental : de la longueur des côtes, des ports et de leur accès qui doit être laissé libre, de la grandeur du pays riverain, du nombre de sa population.

(1) Les U.S. Naval Institute Proceedings ont bien voulu nous ouvrir leurs colonnes dans leur n° de sept. 67 pour répondre à l'Amiral Langeraar.

Les Allemands déclarent aussi ne pouvoir accepter le fait que leur part ne rejoigne pas la partie britannique, le „territoire" hollandais étant mitoyen au „territoire" danois.

Pour démontrer plus clairement l'injustice faite aux pays, dont les côtes présentent une situation géographique défavorable, nous vous proposons le petit tableau suivant, que nous limiterons à l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique :

| PAYS | Etendue en km2 | Densité Habitants | Longueur de côtes | Part allouée du Plateau Continental |
|-------------|-------------------|----------------------|----------------------|--|
| BELGIQUE | 30.507 | 302 | 60 km. | 4.000 km2 |
| PAYS-BAS | 33.612 | 351 | 400 km. | 62.000 km2 |
| ALLEMAGNE-O | 247.960 | 220 | 310 km. | 22.000 km2 |

La disproportion est flagrante et s'exprime en pourcentage de la manière suivante :

PARTIE DU PLATEAU CONTINENTAL ALLOUEE ET COMPAREE A

| PAYS | Etendue | Densité | Longueur des côtes |
|-------------|----------------|----------------|--------------------|
| BELGIQUE | 13,1 % | 13,2 % | 66,6 % |
| PAYS-BAS | 184,5 % | 176,3 % | 155,0 % |
| ALLEMAGNE-O | 8,8 % | 100,0 % | 71,0 % |

On peut, sans aucun parti pris, constater que la disproportion, jouant en faveur des Pays-Bas, est, à tout le moins, exagérée.

De plus, la Convention formule des restrictions à la souveraineté allouée à chaque Etat riverain, en ce qui concerne la liberté de navigation : ceci réduit d'autant plus les pauvres 4.000 km2 alloués à la Belgique, que cette région est traversée par le trafic maritime le plus important du monde. Le libre passage doit être laissé aux navires destinés, non seulement aux ports belges, mais aussi aux ports hollandais, allemands, scandinaves et de la mer Baltique. D'autre part, les nouvelles réglementations internationales du trafic maritime, divisant d'une part les navires arrivant en Europe et les navires quittant l'Europe, mais aussi en classant ces navires en trois catégories de tonnage, attribuant à chacune une route particulière, réduit encore considérablement la surface utile de la partie „prospectable" de notre plateau continental.

C'est pourquoi nous sommes convaincus que notre Gouvernement doit invoquer également la présence des „circonstances spéciales" et faire valoir, devant la Cour de Justice Internationale, les droits de la Belgique à une compensation en surface „libre" du territoire sous-marin de la mer du Nord.

La Convention sur le Plateau Continental n'a pas encore été ratifiée par la Belgique (Cfr. Le Soir - 7.11.68). Cependant, cette Convention accorde sans réserves la souveraineté totale à chaque pays sur la part du plateau continental qui lui est allouée, indépendamment de l'occupation effective ou fictive aussi bien que de toute proclamation expresse et interdit à quiconque d'y procéder à des prospections sans l'accord du pays riverain.

Du côté belge, aucune proclamation pour affirmer nos droits n'a encore été effectuée. Pour être objectif, cependant, nous devons dire que Monsieur Pierre Harmel, Ministre des Affaires Etrangères, a déposé un projet de loi n° 471 sur le Bureau de la Chambre des Représentants au cours de la session 1966-67. Suite à la dissolution, ce projet est devenu caduc.

Il importe cependant, et de toute urgence, d'affirmer nos droits au moins sur la pauvre petite partie du plateau continental qui nous est reconnue par les autres Etats, tout en formulant des réserves expresses sur les décisions éventuelles de la Cour de Justice Internationale, pour un partage plus équitable de ces territoires sous-marins.

En effet, tant que nous n'aurons pas affirmé par une loi, nos droits sur ce plateau continental, personne ne peut recevoir l'autorisation d'explorer et

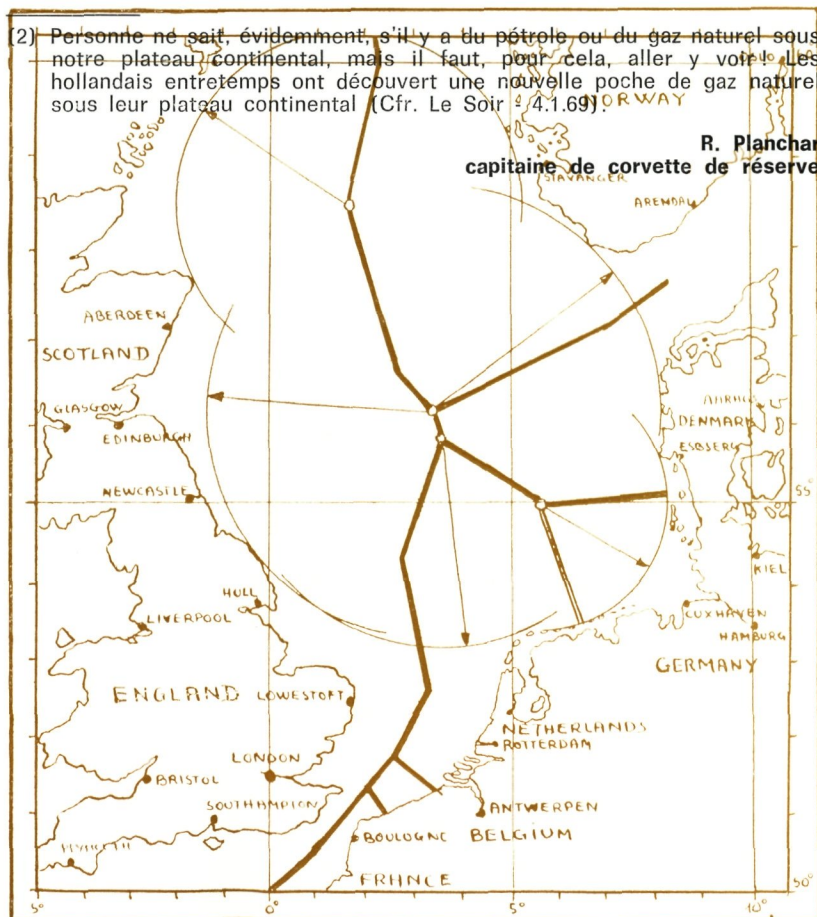
éventuellement d'exploiter ce plateau continental : les sociétés demandeuses désirant prospecter notre plateau continental à la recherche de pétrole ou de gaz naturel ne peuvent commencer leurs travaux ! Quid, d'autre part, de l'implantation possible d'un île artificielle au large de Zeebrugge ?

Si l'on en croit certaines rumeurs, cependant, la question linguistique est à l'origine de ce retard : un certain article 9 du projet de loi de Mr Harmel prévoyant la dépendance juridique de ce plateau continental de 2e canton de Justice de Paix de l'Arrondissement Judiciaire de Bruxelles, permettrait ainsi le jugement des actes ou faits, survenus sur les installations du plateau continental, d'être jugés, soit en français, soit en néerlandais, ceci afin de permettre à des sociétés wallonnes aussi bien que flamandes de profiter de cette „extension” de territoire. Ceux qui s'y opposent ne se rendent pas compte, probablement, que cette étroitesse de vues peut coûter fort cher, et ceci, en tout premier lieu à la Flandre !

En attendant, nous remplissons les termes de notre contrat de „vassal économique” de la Hollande, en développant notre consommation de gaz naturel hollandais (2), en installant un oléoduc de Rotterdam à Anvers, en livrant à la Hollande l'eau douce, dont nous avons nous-mêmes le plus grand besoin.

(2) Personne ne sait, évidemment, s'il y a du pétrole ou du gaz naturel sous notre plateau continental, mais il faut, pour cela, aller y voir ! Les hollandais entretemps ont découvert une nouvelle poche de gaz naturel sous leur plateau continental (Cfr. Le Soir 4.1.69).

R. Planchar
capitaine de corvette de réserve



volgens Admiraal Langerak (K.N.M.)

MARINES MILITAIRES

68

ldv. 1e cl. l. hoornaert

ETATS-UNIS

Le budget naval 1968-1969

Soumis au Congrès le 29 janvier 1968, accompagnés le 1er février du rapport de Mr. Mac NAMARA, la politique et les programmes de défense à long et court termes, s'élèvent à 79,8 milliards de dollars dont 23,25 soit 29% sont accordés à la Marine.

Ce budget naval a permis et permet d'entretenir (chiffres budgétaires moyens) environ 795.000 hommes dans la Navy et 306.000 dans le Marine Corps, contre 768.000 et 302.000 en 1967-68.

La Flotte active en service (15 porte-avions d'attaque, 6 porte-avions ASM, 44 SSN, 309 autres bâtiments de combat et 166 bâtiments amphibies) conservera à peu près les mêmes effectifs, si ce n'est que les porte-avions ASM rétrograderont de 8 à 6, tandis que les SSN augmenteront de 8 unités.

Les crédits demandés pour la construction portent :

- d'un part, sur 17 navires neufs, parmi lesquels 5 escorteurs d'un nouveau type, baptisé DX, 2 SSN, 1 LHA (ou Landing Helicopter Assault de 40.000 hommes, dont Mr. Mac NAMARA spécifiait dans son rapport de 1967 qu'il serait une véritable révolution dans la guerre amphibie), 4 FDL (Fast Deployment Logistic Ships), écartés par le Congrès au cours de l'été 1967, 2 bâtiments bases, l'un pour destroyers, l'autre pour SSN, 2 canonnières à moteur et 1 patrouilleur ;
- d'autre part, sur 20 refontes ou conversions, parmi lesquelles les 6 premiers SSBN POLARIS à transformer en lanceurs d'engins POSEIDON, 1 navire-base pour SSBN POSEIDON, 2 cargos pour l'expérimentation et le transport logistique de ces nouveaux engins, 1 frégate lancemissiles et 10 dragueurs océaniques à transformer en chasseurs de mines beaucoup plus „élaborés” et dont l'existence sera prolongée de 10 ans (9 dragueurs ont déjà subi cette modernisation en 1967-68).

Les principales préoccupations de Mr. Mac NAMARA pour l'avenir de la Navy portaient principalement sur l'aviation embarquée des CVA et les armes de lutte ASM, CVS, SSN, aviation de patrouille basée à terre et escorteurs.

Le problème des escorteurs paraissait être dans sa pensée le plus important, car ils doivent assurer non seulement la protection ASM des convois marchands, mais aussi la protection à la fois ASM et AA des Task Forces de CVA et des groupes amphibies auxquels ils doivent procurer en outre un appui de feu dans les débarquements.

Quelles sont les caractéristiques de ces nouveaux escorteurs ?

La conception de ces bâtiments est le résultat des études approfondies auxquelles s'est livrée la Marine en 1967. On sait que celle-ci se trouve confrontée avec la nécessité de remplacer rapidement plus de 200 destroyers et escorteurs datant de la guerre, qui arriveront bientôt, en dépit de renforts intelligemment conçus, à bout de bord. Ces études ont montré que la lutte contre les sous-marins et notamment contre les bâtiments équipés de missiles aérodynamiques, devait recevoir la priorité et que le programme futur devrait être déterminé en fonction de cette mission.

Le nombre d'escorteurs nécessaires à chaque type de force, qu'il s'agisse des porte-avions d'attaque, des groupes ASM centrés sur un porte-avions du type CVS ou des forces amphibies, a été estimé en y ajoutant une marge de 16 % pour tenir compte des carénages et périodes d'entretien.

Ainsi la Navy proposa, eu égard aux considérations précédentes, l'adoption :

- d'un escorteur de caractéristiques moyennes baptisé DX : originairement conçu comme un simple successeur peu coûteux des DE du programme actuel, il sera en réalité un destroyer plus grand (de 5.000 à 7.000 tonnes), et plus rapide (30 nœuds), capable d'escorter les CVA, armé de canons pour l'appui de feu éventuel des groupes amphibies, d'un engin surface-air à courte portée (SACF) „SEA SPARROW” (*) et de l'équipement ASM le plus récent (ASROC MK 16 Mod 4). 1 hélicoptère SEA KING ou 2 hélicoptères KAMAN UH 2 SEA SPRITE compléteront l'équipement ASM. Le projet de budget 1968-69 comprend 5 DX ;
- d'un DXG, qui aurait la même vitesse et la même endurance, mais de dimensions un peu supérieures et recevrait une rampe „Standard Missile TARTAR” pour la lutte contre les engins air-surface et, éventuellement, surface-surface qui seraient lancés contre les Task Forces ravitaillant à la mer et les groupes amphibies en route vers leur objectif ;
- enfin d'un DXGN, version à propulsion nucléaire du DXG, mais naturellement plus lourde : les Etats-Unis possédant déjà un croiseur et 5 frégates lance-engins disposant de ce mode de propulsion, en service, en construction ou autorisés, il suffirait d'inscrire 2 DXGN dans chacun des budgets 1969-70 et 1970-71 pour doter d'une bonne escorte à propulsion nucléaire les CVAN, qui sont les bâtiments les plus précieux de la NAVY.

(*) Ces engins auraient une certaine efficacité contre les missiles aérodynamiques surface-surface.

D'après le rapport de Mr. Mac NAMARA, le programme DX/DXG reviendrait à 3 milliards de dollars.

Deuxième préoccupation : l'aviation embarquée.

L'aviation embarquée comprenait à la fin de l'exercice 1967-68 :

— d'une part 652 appareils d'interception, en majorité des F4 PHANTOM II qu'auraient dû compléter au fur et à mesure de leur entrée en service les F 111 B, lesquels ont été abandonnés par la Navy, et un certain nombre de F8 CRUSADER pour l'armement des CVA anciens, classe ESSEX, qui ne peuvent mettre en œuvre les F.4. La Navy avait songé à réduire de 2 à 1 par Air Wing, au bénéfice de l'aviation d'assaut, le nombre des escadrilles d'interception embarquées, mais instruite par l'expérience de la guerre du VIETNAM, elle y a renoncé et les proportions actuelles seront conservées. Une nouvelle génération d'intercepteurs, baptisés VFAX (version „navalisée" des FX de l'armée de l'air) est à l'étude et des crédits ont été inscrits à cet effet dans le budget de 1968-69 ;

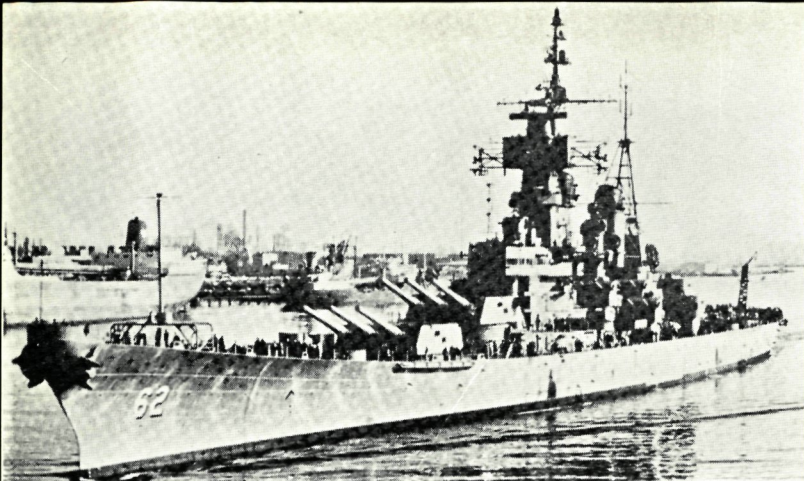
— d'autre part, 1.076 appareils d'assaut-bombardement : A4 SKYHAWK, A6 INTRUDER et A7 CORSAIR II, les plus modernes (ils datent de 1966), mais que l'on s'apprête déjà à remplacer peu à peu par un A7 L amélioré (précision plus grande dans le lancement, armement et équipement de détection perfectionnés, défense ECM individualisée).

Aux yeux de Mr. Mac NAMARA, les porte-avions de lutte ASM (CVS) ex-CVA partiellement refondus, néanmoins très vieillissés, semblaient devoir être supplantés par la panoplie des armes nouvelles en évolution constante : sous-marins de chasse à propulsion nucléaire (SSN), aviation lourde de patrouille basée à terre et escorteurs ;

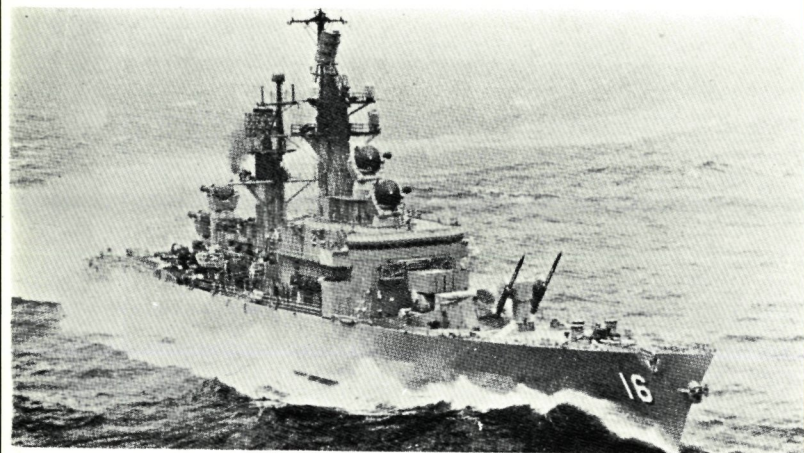
— le nombre des SSN de 1ère classe, c'est-à-dire capables de remplir toutes les missions, avait été porté à 64 en 1967. L'on a estimé, vraisemblablement dans un esprit d'économie, que 60 suffiraient ; il en existe à l'heure actuelle 56, dont 49 dérivés du THRESHER en service, en construction ou commandés et 7 plus anciens ; 2 nouveaux sont inscrits dans le budget de 1968-69 et 2 dans celui de 1969-70 ;

— dans l'aviation lourde basée à terre (411 appareils au 30 Jun 68), les hydravions MARLIN et les avions P-2 NEPTUNE ont été à peu près complètement remplacés par le P-3 ORION, dont le rayon d'action, l'endurance, l'armement et l'appareillage électronique sont très supérieurs, mais le P-3C cédera lui-même peu à peu la place au P-3C armé de torpilles Mk-46 (amélioration de la Mk 44).

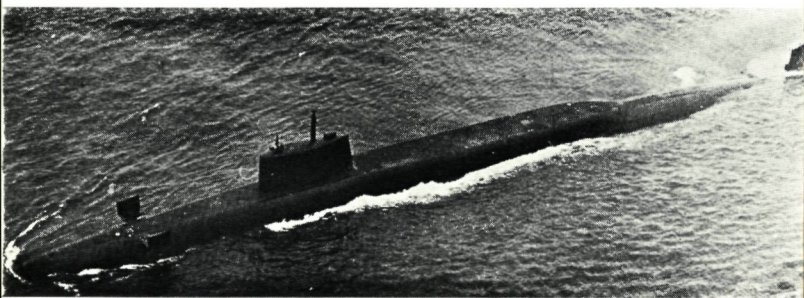
— La Navy s'est résignée à conserver en activité les CVS au cours de la prochaine décennie, leur souplesse d'emploi les rendant capables encore de bons services „marginiaux". Mais ce ne sera qu'à condition d'en réduire le nombre (5 seulement après la fin de la guerre du VIETNAM), de les moderniser (l'opération coûtera, estime-t-on, 50 millions de dollars par unité) et de remplacer leurs avions S-2 TRACKER, dont le pouvoir de destruction laisse à désirer, par le V SX en projet, beaucoup plus puissant ; les crédits pour le „développement" du V SX ont été inscrits dans les budgets 1967-68 et 1968-69.



BB 62 - NEW-JERSEY
(Etats-Unis)



DLG 16 - LEAGHY
(Etats-Unis)



SSBN - RESOLUTION
(Grande-Bretagne)



ASM - EXMOUTH
(Grande-Bretagne)

Unités navigantes

Commissionnements

- Sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire :
 - SSN-615 „GATO ”
 - SSN-650 „PARGO ”
 - SSN-652 „PUFFER ”
 - SSN-638 „WHALE ”
 - SSN-662 „GURNARD ”
- Porte-avions CVA „J.F. KENNEDY ”
- Croiseur de bataille BB-62 „NEW JERSEY ”
- Frégate lance-engins DLG-16 „LEAHY ”
- Escorteurs lance-engins DEG-3 „SCHOFIELD ”
- Destroyer lance-engins DDG-33 „PEARSONS ”
- Escorteurs
 - DE-1051 „O'CALLAHAN ”
 - DE-1050 „ALBERT DAVID ”
 - DE-1048 „SAMPLE ”
- Dock amphibie de transport LPD-9 „DENVER ”
- Ravitailleurs polyvalents
 - AFS-5 „CONCORD ”
 - AFS-4 „WHITE PLAINS ”

Lancements

- Sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire :
 - SSN-667 „BERGALL ”
 - SSN-668 „SPADEFISH ”
 - SSN-665 „GUITTARO ”
- Escorteurs
 - DE-1060 „LANG ”
 - DE-1062 „WHIPPLE ”
 - DE-1067 „FRANCIS C. AMMOND ”
 - DE-1056 „CONNOLE ”
- Porte hélicoptères d'assaut amphibie LPH-11 „NEW ORLEANS ”
- Navire de débarquement pour chars LST-1179 „NEWPORT ”

Pertes

- Sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire SSN 589 „SCORPION ”

Personnalités

- L'amiral J. McCAIN a été nommé commandant en chef du théâtre du PACIFIQUE.
- L'amiral H. RIVERO a été nommé commandant en chef de la zone SUD-EUROPE de l'OTAN (CINCSOUTH).
- Le vice-amiral D. RICHARDSON a été nommé commandant de la 6ème Flotte (MEDITERRANEE).
- L'amiral W. WENDT a été nommé commandant en chef des forces navales américaines en EUROPE.
- Le contre-amiral E. OUTLAW a été nommé à la tête de MARAIRMED, nouveau sous-commandement OTAN de la MEDITERRANEE.

GRANDE-BRETAGNE

Le budget naval 1968-1969

Le budget de la Défense pour l'exercice 1968-69 s'élevait, en raison de la dévaluation de la livre, du relèvement des soldes, à 2.271,2 millions de livres au lieu de 2.205,1 en 1967-68. Avec 655,8 millions au lieu de 620,9, le pourcentage des crédits accordés à la Marine paraissait stabilisé aux environs de 29 %.

La Royal Navy entretint donc 88.600 hommes au lieu de 93.200 en 1967 et 91.100 en 1968 : la réduction est lente mais régulière.

Les forces navales en service, en essais ou à l'instruction sont, pour l'exercice en cours, de 166 unités (171 en 1967-68), dont :

- 2 porte-avions, 2 LPH, 33 sous-marins, 2 assault ships, 6 frégates lance-engins de la classe COUNTY, 11 destroyers et 55 escorteurs-frégates ou escorteurs. 60 unités sont en réserve, réparations de longue durée et conservation, contre 69 en 1967-68.

Les constructions neuves en achèvement sur cale ou commandées, portaient sur 19 bâtiments de combat :

- les frégates lance-engins ANTRIM et NORFOLK de la classe COUNTY qui rallieront la flotte en 1969 et la frégate „type 82” BRISTOL (6750 tonnes à pleine charge) équipée du nouvel engin surface-air SEA DART d'une portée de 50 km. et de l'engin ASM IKARA d'origine australienne (mise en service de la frégate prévue pour 1972) ;
- les SSBN „REPULSE”, „RENOWN” et „REVENGE” ;
- 4 SSN dont un est déjà baptisé „CHURCHILL” ;
- le sous-marin conventionnel à hautes performances „ONYX” (classe „O”) ;
- 8 frégates polyvalentes de la classe LEANDER dont 2 rallieront la flotte cette année.

Parmi les ouvrages secondaires en cours, il convient de mentionner la conversion des ex-croiseurs BLAKE et TIGER en porte-hélicoptères ASM, le LION prendra leur suite à une date non encore déterminée ; ils seront armés de la version anglaise de l'hélicoptère américain SH-3D SEA KING.

Unités navigantes

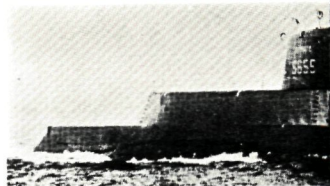
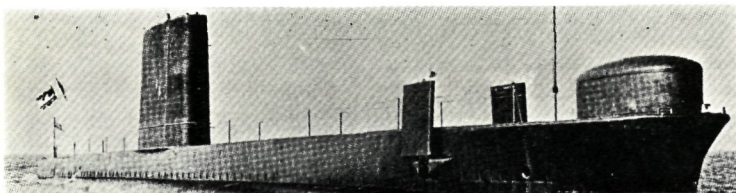
Commissionnements

- Sous-marin lance-missiles balistiques à propulsion nucléaire SSBN „REPULSE”
- Escorteur classe Leander „ANDROMEDA”.

Lancements

- Sous-marin lance-missiles balistiques à propulsion nucléaire SSBN „REVENGE”
- Destroyers lance-missiles (DDG) „ANTRIM”
„NORFOLK”

ONYX (Grande-Bretagne)



— Escorteurs classe LEANDER (DE) „CHARYBDIS ”
„BACHANTE ”
„SCYLLA ”

Essais en mer

L'escorteur ASM „EXMOUTH ” (classe BLACKWOOD) a effectué ses premiers essais en mer après la reconversion de son système de propulsion en turbines à gaz.

Commande

Du premier hovercraft DH7 pour la Navy.

Tirs en mer

Le SSBN „RESOLUTION ” a effectué ses premiers tirs de POLARIS à 50 km. au large du Cap KENNEDY.

Personnalités

L'amiral M. LE FANU a été nommé chief of Naval Staff et First Sea Lord.

FRANCE

Unités navigantes

Commissionnements

— Bâtiment de mesure pour missiles balistiques de 24.000 tonnes „HENRI POINCARE ”.

Mise en chantier

— Du premier des cinq chasseurs de mines commandés, du type „CIRCE ”.

Essais

— Frégates lance-missiles „SUFFRE ”
„DUQUESNE ”
— Sous-marin classe „DAPHNE ” „PSYCHE ”

Tir

Tir d'une MSBS (missile Mer - Sol Balistique Stratégique) à partir du sous-marin „GYMNOTE ” au centre d'expérimentation des LANDES (1500 km.)

Désarmement

Dock de débarquement amphibie „FOUDRE ”.

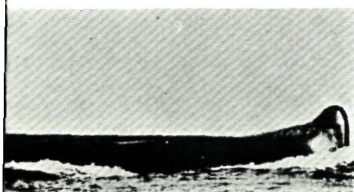
La Force amphibie d'intervention

a été dissoute ; seul subsistera à LORIENT un centre amphibie à caractère interarmées et destiné aux études et à l'entraînement amphibies.

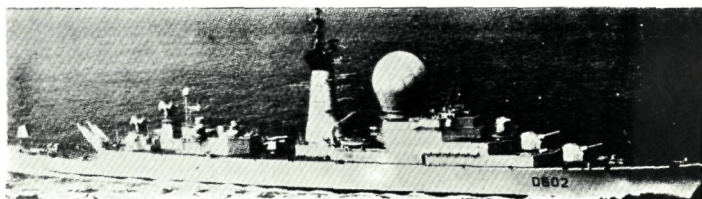
Personnalités

— L'amiral André PATOU a été nommé chef d'Etat-Major de la Marine, le 1er Jan 68.

GYMNOTE (France)



SUFFRE (France)



ARGENTINE

Unités navigantes

Achats

- En GRANDE-BRETAGNE :
 - 2 sous-marins classe O, 6 autres seront fabriqués sous licence en ARGENTINE,
 - 1 escorteur classe LEANDER,
 - 4 dragueurs côtiers classe „TON”.
- En ITALIE :
 - 24 avions polyvalents d'entraînement, d'appui tactique et de reconnaissance AER MACCHI MB 326 K.

Modernisation prévue

Le vieux croiseur „GENERAL BELGRAVO” sera transformé et équipé d'engins mer-air anglais SEACAT.

AUSTRALIE

Lancements

- Sous-marins, classe britannique „O” : „OVENS” et „OTWAY”
- Destroyer lance-engins classe US CHARLES ADAMS : „BRISBANE”
- Escorteur océanique classe DERWENT : „SWAN”

CANADA

Mise en service du 3ème sous-marin classe O „OKANAGAN”

ESPAGNE

Le „DEDALO” ex-porte-avions léger américain, transformé en porte-hélicoptères ASM est entré en service en janvier 1968. Ce bâtiment transportera 20 hélicoptères „SEA KING”.

GRECE

Commande en ALLEMAGNE FEDERALE de 4 sous-marins côtiers de 450 tonnes, classe V 9 à assembler en GRECE.

INDE

- Mise en service d'un premier (d'une série de 4) sous-marin soviétique classe F „KALVARI”.
- Le premier d'une série de 3 escorteurs britanniques classe LEANDER a été lancé en nombre à BOMBAY.

IRAN

Lancement en GRANDE-BRETAGNE du premier des 4 escorteurs rapides à turbines à gaz de 1200 tonnes „VOSPER MK 5”.

ITALIE

Mise en service

- Sous-marin côtier classe TOTI „ENRICO DANDOLO”
- Escorteur „ALPINO”. Cette belle unité de 2700 tonnes et 28 nœuds est propulsée par ensemble Diesel-Turbine à gaz. L'armement comprend 6 pièces de 76 automatiques, 1 mortier ASM Menon, 6 tubes lance-torpilles ASM et 2 hélicoptères légers.

Commande

- 18 avions de lutte ASM Breguet „ATLANTIC”.

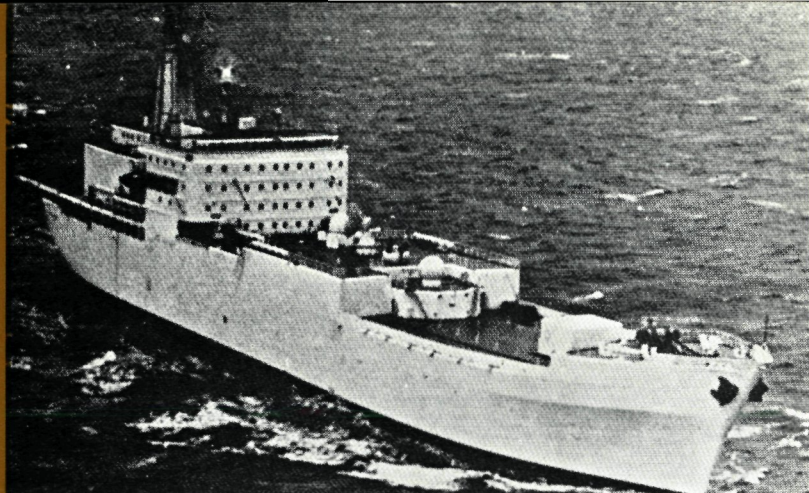
Personnalités

- L'amiral d'escadre V. SPIGAI a été nommé capo do stato Magiorre della Marina Militare.

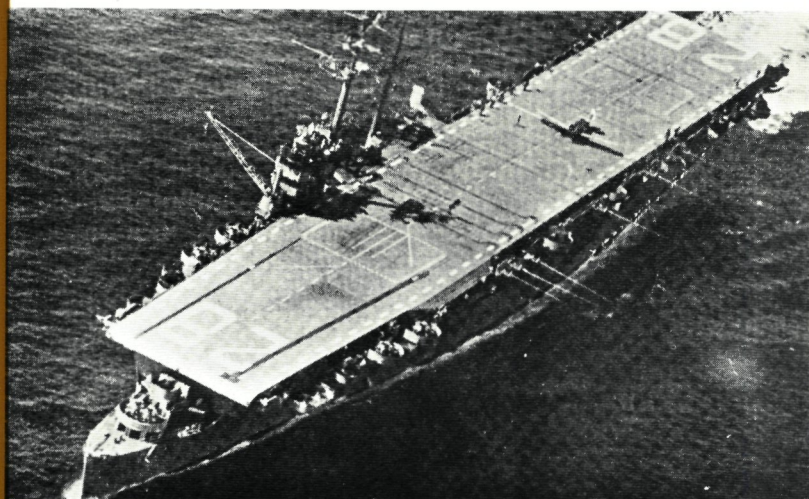
LIBYE

Lancement en GRANDE-BRETAGNE, chez VOSPER, d'un patrouilleur rapide de 95 tonnes à turbines à gaz (le 1er d'une série de 3). Ces patrouilleurs sont les premiers au monde à être équipés de l'engin français surface-surface à courte portée SS 12.

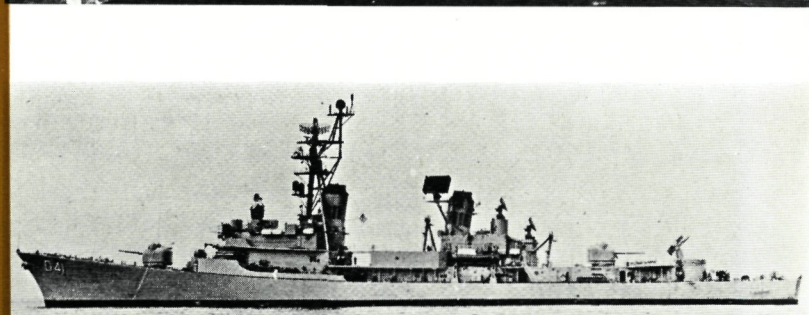
HENRI POINCARE
(France)



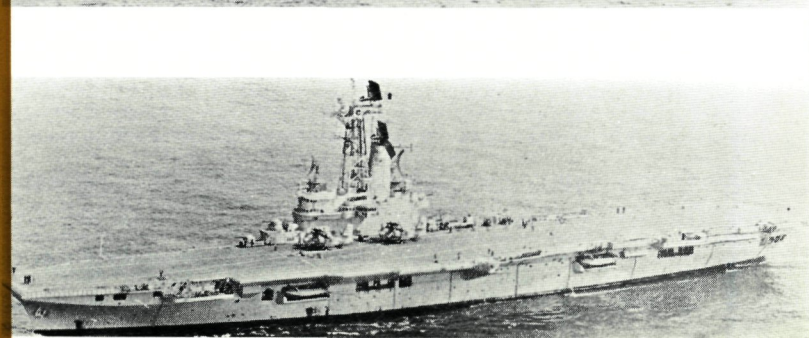
ASM - DEDALO
(Espagne)



BRISBANE
(Australie)



KAREL DOORMAN
(Pays-Bas)



MALAISIE

Lancement en GRANDE-BRETAGNE, aux chantiers YARROW, du premier de deux escorteurs de 1600 tonnes à turbines à gaz, classe „HANG SEBAT”. Ces escorteurs modernes sont armés d'un hélicoptère ASM d'engins mer-air SEACAT, d'un canon de 114 mm., de deux canons anti-aériens de 40 mm. et d'un mortier ASM LIMBO.

PAYS-BAS

- Le porte-avions ASM „KAREL DOORMAN” a été retiré du service actif ; il serait vendu prochainement à l'ARGENTINE.
- Mise en service de l'escorteur classe „VAN SPEIJK” (LEANDER) : „ISAAC SWEERS”.

PORTUGAL

- Lancement des 3ème et 4ème sous-marins de la classe française „DAPHNE”.
- Lancement de l'escorteur „SACADURA CABRAL” ; ce bâtiment de la classe française „COMMANDANT RIVIERE” est le dernier d'une série de 4 commandés. Le 3ème de la série, le „ROBERTO IVENS” a été commissionné à LORIENT en novembre 1968.

REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE

Lancements

- Destroyer lance-engins classe US „Charles Adams” : „MOLDERS”
- Sous-marins côtiers de 450 tonnes, type U 9 : „U 11” et „U 12”.

Commandes

- 27 hélicoptères BELL UH-1 D aux USA.

SUEDE

- Le programme qui prévoyait la construction de 5 nouveaux sous-marins de 900 tonnes de la classe „SJOBJORNEN” est entré en application.

TURQUIE

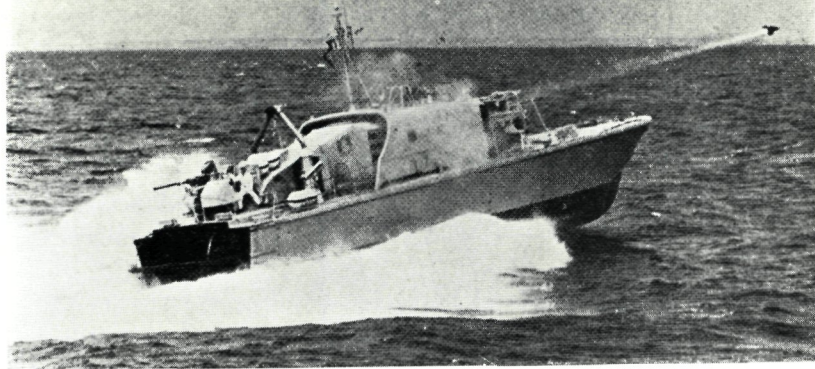
- Commande en ALLEMAGNE FEDERALE de 4 sous-marins de 1000 tonnes à fournir en sections.

URSS

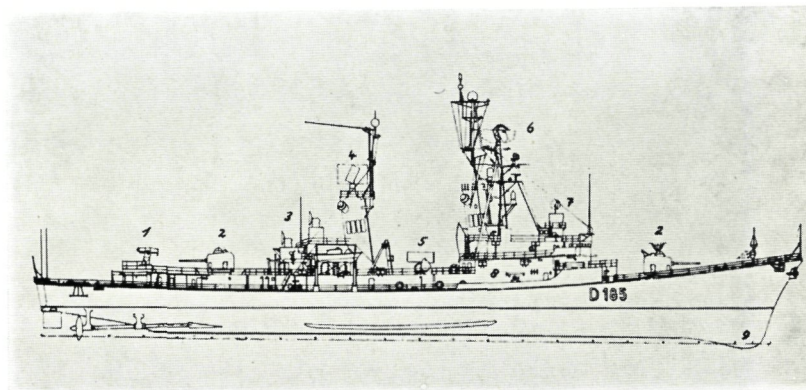
L'événement marquant de l'année 1968 pour la Marine soviétique a été incontestablement la mise en service d'un premier bâtiment porte-hélicoptères ASM. Ce nouveau porte-hélicoptères, qui a fait sa première sortie en MEDITERRANEE au mois d'octobre, est sans doute le plus intéressant des développements récents de la flotte soviétique de surface. Il s'agit d'une unité d'environ 20.000 tonnes. Son armement comprend une quinzaine d'hélicoptères, deux lanceurs doubles de missiles mer-air, un lanceur double de missiles anti-sous-marins, deux tourelles doubles de 57 et des affûts lance-torpilles. L'équipement comporte entr'autres un sonar remorqué.

La mission de cette unité porte-hélicoptères semble être la lutte ASM, le commandement et le contrôle et, éventuellement, l'assaut amphibie héloporté. La première unité s'appelle „MOSKVA” et une deuxième unité, le „LE-NINGRAD”, fait actuellement des essais en MER NOIRE. Il n'est pas exclu que les Soviétiques puissent développer des avions à décollage vertical qui pourraient opérer à partir du pont renforcé de ces unités ; dans cette hypothèse, ces bâtiments auraient un rôle de porte-avions d'attaque ou d'interception.

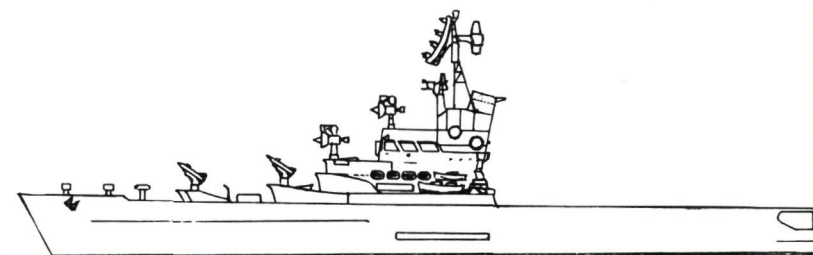
SUSA
(Libye)



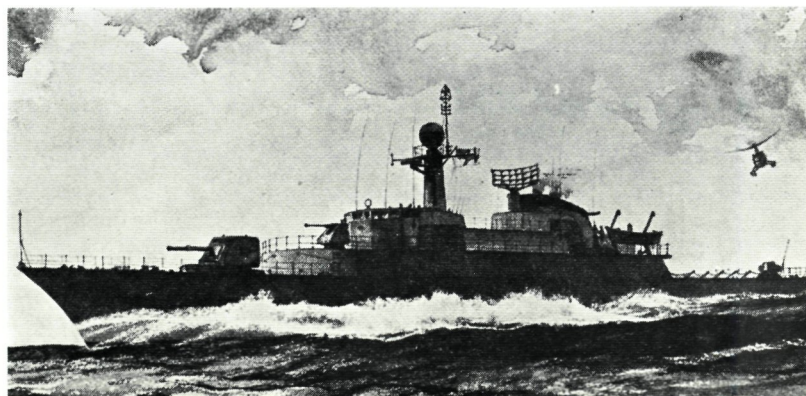
MOLDERS
(République
Fédérale
Allemande)



MOSKVA
(U.R.S.S.)



VOSPER MK.V
(Iran)



rondzicht... tour d'horizon...

68

Bilan des activités '68 en images.

Bilan activiteiten '68 in beeld.



De Zeemacht heeft in de loop van 1968 drieëntwintig schepen in actieve dienst gesteld, en 4.800 zeelui te werk gesteld waaronder 1.800 miliciens. Zij beschikte over 4,21 % van het gewoon budget en over 3,5 % van het buitengewoon budget van Landsverdediging.

La Force Navale a durant l'année 1968 mis 23 navires en service actif, employé 4.800 marins parmi lesquels 1.800 miliciens. Elle a disposé de 4,21 % du budget ordinaire et de 3,5 % du budget extraordinaire de la Défense Nationale.



De schepen van de Zeemacht waren 25.000 uren op zee en hebben 179.000 mijlen afgelegd. In totaal hadden ze 2.860 zeedagen op hun actief.

Les navires de la Force Navale ont effectué 25.000 heures de navigation, parcourus 179.000 miles et totalisés 2.860 jours de mer.



Er werd 26 % van het marinepersoneel ingescheept bij de Zeemacht, tegen 28 % bij de Franse Marine en 22 % bij de Deense Marine.

Il y a 26 % de marins embarqués à la Force Navale, contre 28 % à la Marine Française et 22 % à la Marine Danoise.

Croisières d'écolages et de représentation.

Opleidings- en representatiekruisvaarten.

De Godetia is naar Mexico gevaren ter gelegenheid van de Olympische Spelen en heeft België te Acapulco vertegenwoordigd tijdens de Olympische zeilwedstrijden. De kruisvaart duurde 68 dagen. De Godetia heeft aangelegd te San Juan de Porto Rico, Panama, San Diego in Californië en te Trinidad.

La Godetia s'est rendue au Mexique à l'occasion des Jeux Olympiques et a représenté la Belgique à Acapulco durant la durée des régates Olympiques. La croisière a duré 68 jours. La Godetia a fait escale à San Juan de Porto Rico, Panama, San Diego en Californië et Trinidad.

Le Zinnia a effectué une croisière au Maroc à l'occasion de la visite de S.M. le Roi. Le Zinnia à fait escale à Tanger et Casablanca.

De Zinnia heeft ons land vertegenwoordigd te Marokko ter gelegenheid van het bezoek van Z.M. de Koning.

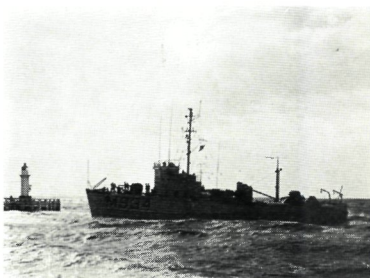
De Zenobe Gramme heeft vier opleidingskruisvaarten ondernomen in het kanaal en de Noordzee waarvan enkele samen met de Verviers. Ze hebben o.m. aangelegd te Plymouth, Leith in Schotland, in Flensburg, te Aberdeen, Esbjerg, Helgoland, Kiel, Nantes en Guernesey.

Le Zenobe Gramme a effectué quatre croisières d'écolage dans la Manche et en mer du Nord dont quelques unes avec le Verviers. Ils ont fait escale à Plymouth, Leith, Flensburg, Aberdeen, Esbjerg, Helgoland, Kiel, Nantes et Guernesey.



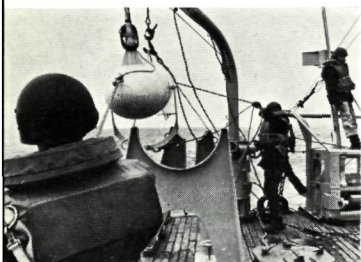
d.h.e.b. - v.b.n.b.

**GODETIA, ZINNIA, ZENOBE GRAMME,
VERVIERS.**



maneuvers manœuvres

68



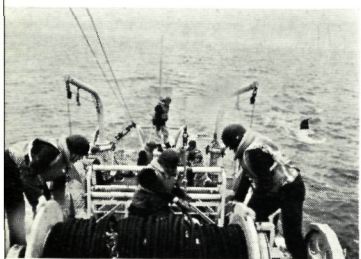
d.h.e.b. - v.b.n.b.

La base marine d'Ostende reçoit la visite des «invités-visitex»

Dragage de mines pendant les manœuvres «new-broom»
Les exercices de Silvertower ont été suivis de près par quelques bâtiments russes.

De Marine Basis te Oostende evolue met «visitex-gasten».

Tijdens «new-broom» werd er een aardig stukje geveegd. De Silvertower oefeningen werden van dichtbij gevolgd door enkele Russische vlooteenheden.



Medsweepex

Du 12 au 23 février en Méditerranée dans la région de Tarente, Brindisi et Gallipoli avec la participation des marines de France, d'Italie, de Grande-Bretagne et des USA.

Newbroom

Du 6 au 24 mai au Nord du Texel, où avec la participation de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas de la France, de la Norvège et de l'Allemagne, ils œuvrèrent à l'élargissement des routes de navigation commerciale qui y traversent un vaste champ de mines de la dernière guerre.

Silvertower

Du 16 au 27 septembre dans la Manche et Mer du Nord. Plus de 100 navires s'exercèrent au cours de cet exercice à améliorer la coopération et l'état de préparation des forces navales de l'OTAN.

Visitex

Du 12 au 21 novembre au large des côtes belges. Exercice de dragage avec la participation d'escadrilles françaises et néerlandaises, qui avait pour objectif de dégager des éléments de comparaison entre la chasse et le dragage sur des champs de mines de même nature.

Medsweepex

Van 12 tot 23 februari in de Middellandse Zee, in de streek van Tarente, Brindisi en Gallipoli. De Franse, de Italiaanse, de Britse en de Amerikaanse Marine namen er eveneens aan deel.

Newbroom

Newbroom werd van 6 tot 24 mei ten noorden van Texel gehouden. De Belgen hebben er samen met de Britten, de Nederlanders, de Fransen, de Noeren, de Duitsers, geveegd om er de bestaande handelsdiepvaartroutes te verbreden die door een uitgestrekt mijnenveld liepen.

Silvertower

De oefening Silvertower werd van 16 tot 27 september in het Kanaal en de Noordzee gehouden. Meer dan 100 schepen van negen landen oefenden zich tijdens dit manoeuvre om de samenwerking en de staat van paraatheid van de NAVO-zeemachten te verbeteren.

Visitex

Greep plaats van 12 tot 21 november langsheen de Belgische kusten. Het was een mijnenveeg-oefening in samenwerking met de Fransen en Nederlanders. De oefening had tot doel de vergelijkingspunten tussen het jagen en het vegen in gelijkaardige mijnenvelden naar voren te brengen.

missions opdrachten

68

Het begeleidingsschip *De Moor* is in februari 68 teruggekeerd van een oceanografische campagne naar de Grote Barrière van Australië, en dit na een reis van negen maanden.

L'escorteur *De Moor* est rentré en février d'une campagne de neuf mois sur la grande barrière de corail à l'Est de l'Australie.

Onze schepen verleenden bescherming en bijstand aan de visserij in het Kanaal, de Noordzee en IJsland. In dit verband voerden ze een zestal opdrachten uit.

Les navires de la Force Navale ont effectué 6 campagnes de surveillance, de protection et d'assistance à la pêche dans la Manche, en mer du Nord et en Islande.

De Mechelen, omgebouwd tot oceanografisch onderzoeksschip, heeft een expeditie volbracht langs de Middellandse Zeekusten van Turkije en langs de Iberische Kust.

Le Mechelen, transformé en navire de recherches océanographiques, a effectué une campagne au long des côtes méditerranéennes de la Turquie et le long de la côte Ibérique.

Missions d'assistance et de sauvetage

La base navale d'Ostende a maintenu jour et nuit un navire de garde prêt à intervenir à toute demande.

Les interventions réelles ont été de 6 sorties de sauvetage et de destruction de mines dérivantes.

Les hélicoptères ont effectué 30 missions de sauvetage et d'assistance à des yachts en difficulté, et d'évacuation de marins blessés, ou malades à bord de navires au large.

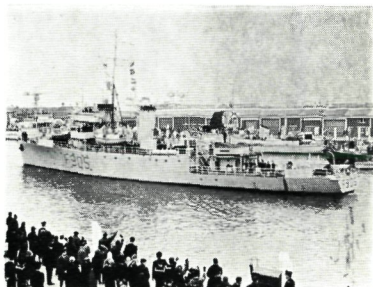
Les remorqueurs ont assisté près de 100 fois les malles Ostende-Douvres dans leurs manœuvres d'accostage et les scaphandriers ont prêté leurs services plus de 5 fois aux navires marchands.

Hulp- en reddingsopdrachten

De marinebasis van Oostende heeft dag en nacht een schip varensklaar gehouden om op elk ogenblik ter hulp te kunnen snellen.

De werkelijke tussenkomsten waren zes reddingsvaarten voor opsporingen van vermiste jachten en voor hulp aan drenkelingen.

Verder drie afvaarten voor de opsporing en de vernietiging van afdrijvende mijnen. De helikopters hebben 30 hulp- en reddingsoperaties uitgevoerd voor in moeilijkheden verkerende jachten en voor het evacueren van gewonde of zieke zeelieden, aan boord van schepen.

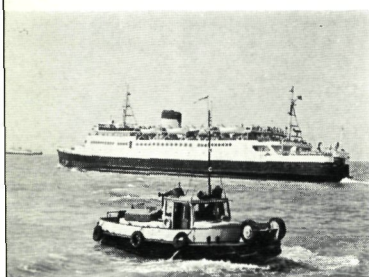


d.h.e.b. - v.b.n.b.

DE MOOR, oliebestrijding,
MECHELEN, de helikopters steeds
paraat voor hulp.

Le DE MOOR, Lutte contre la marée
noire, le MECHELEN, les hélicoptères
sont toujours prêt pour un sauvetage.





d.h.e.b. - v.b.n.b.

Les remorqueurs au service de malles.
Les démineurs au travail
Cours de lutte contre l'incendie pour
le personnel des bateaux de l'état.
Des candidats officiers au long cours
en stage à la F.N.

Zeemachtsleepboten ten dienste van de
mailboot.

Kursus brandbestrijding personeel Staats-
schepen. Kandidaat Officieren ter lange
omvaart in stage bij de ZM



De sleepboten hebben meer dan 100 keer de mailboten Oostende-Dover bijgestaan in hun aanlegmanoeuvres en de duikers hebben verscheidene keren hun diensten verleend aan de koopvaardijsschepen.

Les navires des bases navales d'Ostende et de Zeebrugge aidés par les hélicoptères ont effectué 12 patrouilles de détection et éliminé les nappes de mazout à la dérive le long de nos côtes.

De schepen van de marinebasis van Oostende en Zeebrugge zijn met de steun van helikopters 12 maal uitgevaren om stookolievlekken langsheen onze kusten op te sporen en te elimineren.

Au cours de l'année 1968, le groupe des plongeurs-démineurs a procédé au désamorçage de 10 mines marines et détruit 18.794 kg. d'engins explosifs.

Tijdens het jaar 1968 heeft de groep van de duiker-ontmijners tien zeemijnen gedemonteerd en 18.794 kg. explosieve tuigen vernietigd uit de laatste oorlog (gestrand, geveegd, opgevist... enz.).

Assistance au secteur civil

Près de 100 élèves des écoles de Bruges ont prêté assistance à l'arrachage des pommes de terre.

Le poste de guidage par radar de l'écluse du Kruischans sur l'Escaut a été tenu jour et nuit par les équipes de détecteurs radaristes de la base d'Anvers.

Le groupement Instruction et entraînement de St.-Croix a organisé des stages de lutte contre l'incendie et les voies d'eau au bénéfice du personnel des navires de l'Etat : Malles, Pilotes, remorqueurs et bateaux-phares.

Les candidats officiers au long cours de l'Ecole Supérieure de navigation d'Anvers ont suivi comme les années précédentes des cours et stages à la Force Navale.

Les vedettes de la base de Kallo ont accompli 19 missions de police et d'assistance au cours des manœuvres d'immersion des caissons du tunnel de l'Escaut.

Hulp aan de burgersector

Ongeveer 100 leerlingen van de groepering instructie en opleiding van Brugge hebben hulp verleend bij het rooien van de aardappelen.

De radarpost van de Kruisschanssluis op de Schelde werd dag en nacht bediend door de ploegen detectors-radaristen van de basis van Antwerpen.

De groepering instructie en opleiding van St.-Kruis heeft stages georganiseerd in brandbestrijding en lekbestrijding ten gunste van het personeel van de staatsschepen: Mailboot, loods- en sleepboten en lichtscheppen.

De kandidaat-officieren ter lange omvaart van de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen hebben zoals in de vorige jaren kursussen en stages gevolgd bij de Zeemacht.

De snelboten van de basis van Kallo hebben 19 politie- en hulpopdrachten uitgevoerd tijdens de zinkingsmanoeuvres van de elementen van de nieuwe Scheldetunnel.

Refonte et reconversion Ombouw en reconversie

De Kustmijnenveger Veurne wordt op het ogenblik omgebouwd tot mijnenjager.

Le dragueur de mines côtier Veurne est actuellement transformer en chasseur de mines.

De Godetia, is na 2 jaar en 5 maanden dienst op zee, naar de werf teruggekeerd waar hij enkele aanpassingen moet ondergaan.

La Godetia après 2 ans et 5 moins de service à la mer, est entrée en chantier où elle doit poursuivre des aménagements.

Het escortevaartuig ex. De Brouwer, en het logistieke steun- en opleidingsschip Kamina werden uit de vaart genomen en overgedragen aan de domeinen voor verkoop.

Le dragueur-escorteur ex De Brouwer, et le navire école et de soutien logistique Kamina ont été rayés de la flotte, remis à l'administration des domaines pour la vente.

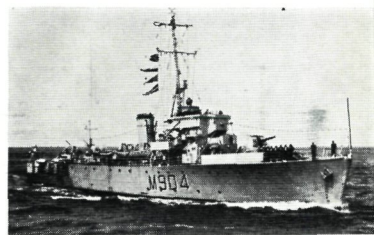
De activiteit van de Logistieke Groepering van de Zeemacht, was hoofdzakelijk gericht op het onderhoud en in goede staat houden van de schepen in actieve dienst en op het nazicht van de reserve-vaartuigen. Dit alles vertegenwoordigt een slordige 160.000 productieve uren en een 80.000 uren besteed aan herstellingen en nazicht.

De Logistieke Groepering heeft hierbij gebruik gemaakt van een elektronische rekenmachine. Dit is een eerste stap naar een verder doorgedreven automatisatie in de boekhouding en naar de introductie van de moderne technieken in de beheermetodes.

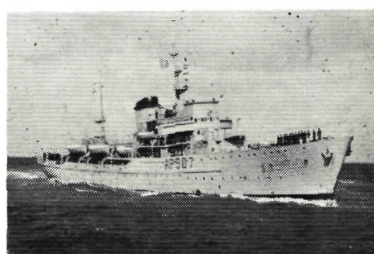
L'activité du Groupement Logistique de la Force Navale a été dirigée essentiellement vers l'entretien et le maintien en condition des navires en service actif et vers la révision des navires en réserve, ce qui représente en gros 160.000 heures productives, et 80.000 heures de maintenance corrective.

Il a bénéficié de la mise en service d'une machine électronique comptable qui est un premier pas vers une automatisation plus poussée de la comptabilité et une introduction des techniques modernes d'informatique dans les méthodes de gestion.

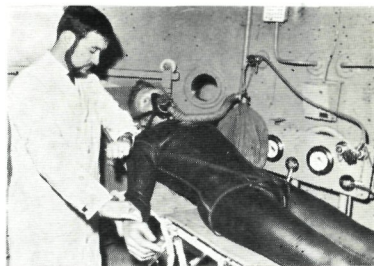
De Brouwer



Kamina



**Centre d'oxygénothérapie de la Base Navale d'Ostende.
Centrum oxygenotherapie van de marine Basis Oostende.**



**Machine électronique comptable du groupement logistique.
Elektronische rekenmachine van de logistieke groepering.**





68 le personnel het personeel

Repercursies op de personeelssterkte, stopzetten van recrutering en de mobiliteit.

Het brutaal stopzetten van de recrutering en de wederdienstneming die in voege kwam op 1 januari 1967 deed de effectieven van het beroepskader dalen tot 50 % van de behoeften van de Zeemacht. Het verlies werd gedeeltelijk gecompenseerd door een verhoging van het aantal miliciens. Het rendement blijft nochtans lager daar zekere miliciens, gezien de duur van hun specialisatieopleiding, slechts 5 maanden dienst op zee kunnen vervullen.

De recente toelating om 3000 beroepsvrijwilligers te recruter, zal de effectieven van deze categorie terug op 80 % van de behoeften van de vloot brengen.

De mobiliteit zou anderzijds aanleiding kunnen zijn van het verlies, voor de Zeemacht, van een vrij groot aantal onderofficieren.

Répercussion sur l'emploi du personnel, des engagements et de la mobilité.

L'arrêt brutal des engagements qui prit ses effets le 1 janvier 1967 a, dès juillet 1968, fait tomber les effectifs des marins de carrière à 50 % des besoins de la FN. La perte a été en partie comblée par un apport supplémentaire de miliciens, mais le rendement en est resté diminué, certains de ces miliciens ne pouvant accomplir que 5 mois à la mer, vu la durée de leur formation de spécialistes.

L'autorisation récente de recruter 300 volontaires de carrière, ramènera les effectifs de cette catégorie à 80 % des besoins prévus pour la flotte.

La mobilité pourrait d'autre part faire perdre à la Force Navale un nombre assez élevé de sous-officiers.

nieuwjaar bij de zeemacht

nouvelle année à la force navale

inspection générale de la fn

Par Arrêté Royal du 20 déc. 68, le Capitaine de vaisseau (S) B.E.M. Van Eechoute a été désigné à l'emploi d'Inspecteur Général de la FN à la date du 16 déc. 68.

Né à Ostende en 1914, J. Van Eechoute est promu sous-lieutenant aux Chasseurs Ardennais en mars 1937 et lieutenant en mars 1940. Le 10 mai 40, il commande un peloton d'une compagnie motocycliste (Chasseurs Ardennais) du VIIIe Corps d'Armée.

Après sa captivité de 1940 à 1945, il deviendra officier d'Etat-Major au Quartier Général de la 3ème Brigade, en Allemagne.

Passé à l'Etat-Major de la Force Navale en 1950, il suivra les cours de l'Ecole de Guerre et en sort Breveté d'Etat-Major.

Dès 1954, il exerce successivement les fonctions d'officier supérieur adjoint au chef de l'Administration Force Navale, de chef de la direction logistique (ZS4) et d'adjoint logistique au chef d'EM de la FN (ZSL).

Le CPV(S) B.E.M. Van Eechoute exercera cette dernière fonction en cumul avec celle d'Inspecteur Général de la Force.



promotions à la force navale

bevorderingen bij de zeemacht

Werden benoemd tot de graad van :

Ont été nommés au grade de :

OFFICIEREN DEK - OFFICIERS PONT

Luitenant-ter-zee 1ste Klasse - Luitenant de vaisseau de 1ère Classe :

J. De Wilde, C. Jacobs (BEM-SBH), P. Segers, H. Jacquemin, M. Lelarge, A. Knockaert.

Luitenant-ter-zee - Luitenant de vaisseau :

L. Krott, G. Ghesquière.

Vaandrig-ter-zee - Enseigne de vaisseau :

F. Gevers, L. Beerlandt, H. Boden, J. Dumont, A. Lostrie, G. Maes, J. Dewulf, D. Deruytter, L. Van Maercke, R. Simpelaere, J. Timmerman, W. Vankerschaver.

OFFICIEREN TECHNICI - OFFICIERS TECHNICIENS

Luitenant-ter-zee - Luitenant de vaisseau :

M. Vandemoortele.

Vaandrig-ter-zee - Enseigne de vaisseau :

J. Vandenberghe, E. Doumont.

Vaandrig-ter-zee 2e Klasse - Enseigne de vaisseau 2e Classe :

R. Deboeck.

OFFICIEREN DIENSTEN - OFFICIERS SERVICES

Luitenant-ter-zee 1ste Klasse - Luitenant de vaisseau 1e Classe :

F. Van Gelder, R. Ghijs, F. Molleman, J. De Maesschalk, J. De Visscher, L. Van Migem, F. De Swert.

Vaandrig-ter-zee - Enseigne de vaisseau :

R. De Fer.

aktieve onderofficieren sous-officiers d'active

Werden benoemd tot de graad van :

Ont été nommés au grade de :

Oppermeester - Maître Principal :

J. Leclerc, O. Van den Berghen, L. Delathouwer, A. Hoogewijs, O. Roovers, J. Liebrechts, R. Parmentier, V. Marghem, Y. Dropsy, M. Lemaire, A. Vandenberg.

Eerste meester chef - Premier maître chef :

G. Savels, E. Lievens, J. Spegelaere, A. Viaene, R. Pillu, R. Devriendt, A. De Brandt, G. Schmidt, A. Billiouw, W. Vanstraelen, H. Van de Sijpe, J. Urbain, J. Plaquet, E. Momerency, A. Vermeulen, M. Decramer, L. Brouns, C. De Vlieger, A. De Blaere, J. Vanrumst.

Eerste meester - Premier maître :

M. Debakker, W. Van Britsom, W. Legroux, H. Noens, M. Steen, F. Courtens, H. Vanmaeckelberghe, J. Van Kerkhoven, R. De Bruyne, D. D'Haemer, L. Van Lingen, J. Heyse.

Kwartiermeester - Quartier-maître :

L. Bertels, R. Cesar.

nieuwjaar bij onze vloot

Op 17 december II. was de Charleroi in gezelschap van De Knokke aanwezig bij de inhuldiging van de nieuwe sluis van Gent-Terneuzen. Na enkele dagen training op zee in januari werd de maand afgesloten met een NBCD-training te Brugge voor de bemanning van de Charleroi en de Rochefort, terwijl de Knokke paraat was te Zeebrugge voor oliebestrijding.

De Malmedy stond in voor de training van de Zeemacht-officieren van de Hogere Zeevaartschool en de KRO/69 ; van 27 januari tot 7 februari bracht hij een bezoek te Brest en Torbay.

De sproutwacht werd in december jl. toevertrouwd aan de goede zorgen van de Tongeren, Turnhout en Herstal.

departs afscheid

68



Hebben ons verlaten

De Zeemacht wordt stilaan ouder en zo worden ook de medewerkers van het eerste uur. Het aantal officieren en onderofficieren die onze macht verlaten groeit ieder jaar in aantal.

In 1968 verliet CPF(D) Cousin ons om een verdiende rust te nemen. Hij was o.m. Commandant van het Centrum voor Opleiding en Training van de Zeemacht (toen CENFORNAV en dit van 26 augustus 57 tot 6 november 59.

CPC(T) Dautricourt, Commandant van de Marine-basis Zeebrugge van 18 juli 1966 tot 30 september 1968, ging eveneens op rust. Ook 1LV (D) Lauwereins van de logistieke groepering en 1LV(D) de Munter, oud-redakteur van Neptunus, verliet de Zeemacht.

Tenslotte - en we verontschuldigen ons indien we iemand vergeten zijn - verlieten ons hiernavolgende 1MP en 1MC Vanderstappen, Crésis, Kinet, Massart, Van Acker, Gelooff en de musici Vankerschaver en Hourez.

Plaats voor de jongeren... maar toch met een tikje weemoed wensen we aan deze "anciens" een goede vaart in het "burgerleven".



CPF(D) COUSIN

Départs...

La FN prend de l'âge et avec elle ses serviteurs du début. Le nombre d'officiers et sous-officiers atteints par la limite d'âge croît d'année en année.

1968 a vu le départ du Capitaine de frégate(s) Cousin qui commanda le Centre d'Instruction Navale (ex. CENFORNAV) du 26 août 57 au 6 nov. 59; du Capitaine de corvette (T) Dautricourt commandant de la Base de Zeebrugge du 18 juillet 66 au 30 sept. 68, des lieutenants de vaisseau de 1ère cl. (s) Lauwereins du Service Appro du Groupement Logistique, et de Munter de l'Etat Major de COMIENAV, ex redacteur de Neptunus ancien formule.

Citons encore en espérant n'avoir oublié personne, les premiers Maîtres Chefs Principaux et Premiers Maîtres Chefs : Vanderstappen, Crésis, Kinet, Massart, Van Acker, Gelooff, ainsi que les musiciens Vankerschaver et Hourez.

Places aux jeunes... et longue "vie civile" aux partants.



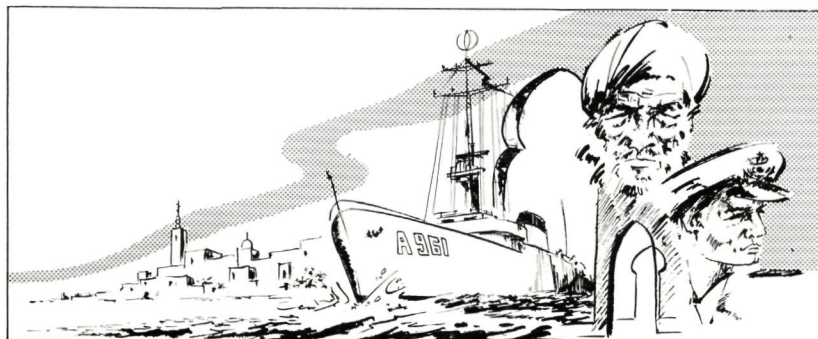
CPC(T) DAUTRICOURT

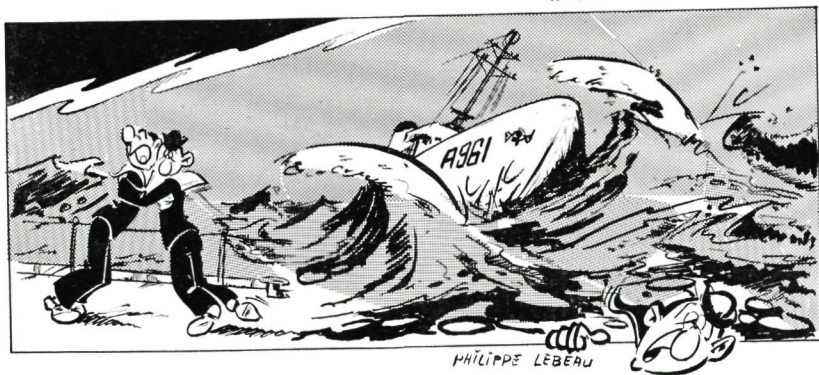
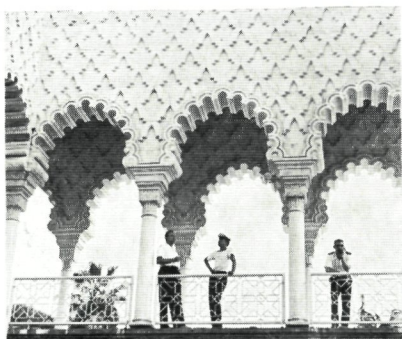
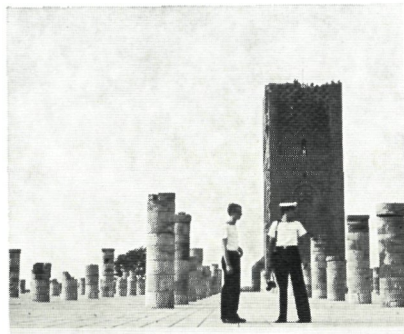
ZINNIA

vers le
Maroc

ZINNIA

naar
Marokko







MALMEDY

aux djins d'mandy

Connaissant l'attachement de votre ville de Malmedy pour le dragueur de mine qu'elle parraine, le Père Noël - qui s'y connaît en organisateurs - avait chargé M. Gobiet (secrétaire communal) et Bostyn (secrétaire du syndicat d'initiative et de tourisme) de remettre à l'équipage les magnifiques présents que vous Malmédiens, offriez à vos protégés - çoula el z'y a-sti dreu à coûr è y-z-ont d'mandé a neptunus divz'evoyiz cint è cint mercis à des gros betches a turtos.



ANZIO

De filmgala „Anzio” indericht door de Vereniging Hulpbetoon in de Zeemacht was een sukses op alle gebied. Zelden was de zaal Rialto zo nokvol. De medewerking van de muziek van de Zeemacht was zeker niet vreemd aan deze belangstelling.



HEYSEL

la parade militaire au heysel

La Force navale recueille un beau succès : elle présentait le grand pavillon blanc qui flotte au mât de tous les navires de guerre et redécouvrait aussi les pavillons de nos navires d'autrefois.

N glanes... glanes... nieuwsjes... nieuwsjes...

Strijd tegen de bezoedeling van de zee.

De "Herstal" heeft met sukses een olievlek, die onze kust bedreigde, opgeruimd. Op 23 januari werd de "Herstal" gealarmeerd door de loodsdiensten van van Oostende en localiseerde het schip een olievlek tussen Oostende en De Haan. Onmiddellijk werd de kleverige massa met detergent bestreden. Tijdens deze operatie signaleerden dezelfde diensten een ieuwe oliemassa, die afdreef op enkele mijlen van de haven van Oostende. Wegens het invallen van de duisternis werd de operatie onderbroken tot de volgende morgen. De volgende ochtend hernam de "Herstal" zijn opdracht en om 15 uur was het ongewenst produkt geneutraliseerd.

développement du port de zeebrugge

La presse fait état de la signature d'un contrat entre le Syndicat d'étude du port de Zeebrugge et le groupe allemand Salzgitter pour le développement du port de Zeebrugge, la construction de l'„île artificielle", le développement d'un pipe-line de Zeebrugge vers la Ruhr. Une société anonyme sera mise sur pied à cet effet dans le courant du mois.

(Informations Fabrimétal)

philips materiaal voor de „queen élisabeth II"

De gehele verlichting van de Queen Elisabeth II werd uitgevoerd door Philips. Ze omvat o.m. 22.000 „t.l.-lampen" en 12.000 gloeilampen van diverse vormen en lichtsterkte.

une exposition de yachting et de caravaning au kursaal d'ostende du 1er au 4 mai

Pour la première fois, une exposition de Yachting et de Caravaning sera organisée dans le grand Hall du luxueux Kursaal d'Ostende. En fait, ce sont les organisateurs de l'exposition de Yachting et de Caravaning, qui est organisée depuis quatre ans à Ostende, qui ont obtenu cette faveur particulière.

L'exposition se prolongera en plein air, sur la digue, au lieu dit „Petit-Nice", face à une des plus belles plages du monde.

Pour tous renseignements : Y.E.C., 16, rue St-Sébastien - Ostende.

Neptunus participera à cette exposition.

Zes personen, na veertien uren afzondering, gered door helicopters van de Zeemacht

Zondagnamiddag even voor 17 u. ramde de pakketboot van de Oostende-Doverlijn, de „Reine Astrid", het oosterstaketsel van de Oostendse havengeul.

Buiten de schade, werden hier zes personen die zich op de top van de pier bevonden, gedurende veertien uur afgezonderd. Pas maandagmorgen rond 10 uur konden zij door 2 helicopters van de Zeemacht uit hun netelige positie bevrijd worden.

Alle zes werden zij afgezet op het kleine strand van waaruit zij naar hun woonst werden overgebracht.

Eens te meer blijkt het dat onze heliflight nuttig werk verricht ten bate van de burgerbevolking.

Six personnes, isolées du monde, furent délivrés par deux hélicoptères de la Force Navale

A la fin du week-end, six personnes ont passé la nuit entièrement isolées, au bout de l'estacade d'Ostende. La malle „Reine Astrid" heurta l'estacade lors de sa rentrée dans le port, et y ouvrit une brèche de huit mètres.

Les isolées passèrent la nuit dans le poste de signalisation.

Deux hélicoptères de la Force Navale furent dépêchés sur les lieux lundi matin, et les transportèrent depuis l'estacade sur la petite plage.



Belgisch-Nederlands Zeemansalmanak

Belgisch-Nederlands Zeemansalmanak. Oostende, P. Vandenberghe, H. Baelsskaai 30, 1969. 8°, p. 1300, 350 fr.

We ontvingen van de uitgever, het zopas verschenen „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak '69”.

Deze almanak, uitgegroeid tot een lijvig boek van ruim 1300 blz., is werkelijk een onmisbaar instrument geworden op de brug van ieder schip, welke tonnemaat het ook heeft. Maar ook aan wal kan het ontelbare diensten bewijzen. Een greep uit de inhoud zal ons zeker overtuigen :

Getijtafels der havens aan de Noordzee gelegen - kaarten der stromingen rond de Britse eilanden - sterrekundige coördinaten en tabellen - koersen, vuren, lichtschepen en boeien - betonningsstelsels in de Noordzee - allerhande seinen - reglementen, wetten en voorschriften - visserijreglementen - radiorubriek - instrumenten en radio-navigatiemiddelen - praktische wenken en inlichtingen voor schipper en scheepspersoneel - visserijwetten, besluiten en rijksinstellingen in Nederland - nuttige inlichtingen nopens officiële en andere diensten - sociale kroniek voor de zeevisserij in België - rubriek voor de vishandel - lijst der Belgische en Nederlandse vissersvloot - alle gegevens over de Beneluxhavens en Antwerpen - noodprocedure, opsporing en redding.

Reeds 31 jaar uitgegeven, verzorgd en vertroeteld door de heer P. Vandenberghe, is het in al deze jaren steeds verbeterd, niet alleen in omvang en inhoud, maar ook op grafisch gebied. De medewerking van de Inspekteur-Generaal voor de Scheepvaart te 's Gravenhage, de Belgische Zeevaartinspektie, de Technische Diensten van de kust en de heer F. Boels, directeur van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” te Oostende zijn een waarborg voor de degelijkheid van het werk. Wat bijzonder opvalt is het praktisch ontbreken van drukfouten, fouten die bijna onvermijdelijk zijn bij dergelijk omvangrijke werken met cijfermateriaal.

Wat eveneens opvalt is de niet doorlopende paginering, die men nochtans in standaardwerken als „Brown's Nautical Almanach” vindt. De paginering per rubriek laat echter toe dat men verbeteringen kan aanbrengen tot in de maand december van het lopend jaar, hetgeen bij „Brown's” slechts mogelijk is tot augustus.

e.v.h.



VERENIGING RESERVE-OFFICIEREN ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RESERVE

L'assemblée générale de l'association des officiers de réserve de la FN se tiendra à la Caserne Prince Baudouin à Bruxelles (Etat Major FN) le 8 mars prochain. Elle sera suivie d'un colloque ayant pour thème „L'Avenir de l'Officier de réserve de la FN”. Dit jaar zullen de RO opnieuw de gelegenheid krijgen in te scheppen aan boord van een MSC-Training voor het volgen van een praktische opfrissingscursus.

Daar het experiment van vorig jaar algehele voldoening schonk, besloot de Staf zijn actie ten gunste van de reserveofficieren voort te zetten en organiseerde voor 1969 twee volledige heraanpassingscursussen van elk drie weekeindprestaties die op volgende data zullen doorgaan : 22-23 maart, 19-20 april, 3-4 mei, 21-22 juni, 20-21 september en 18-19 oktober.

Het opleidingsschip zal om de beurt onder het bevel varen van CPF(R) Deseck, LDV(R) Béchet en LDV(R) Rogie.

R.O.Z.M. Antwerpen - O.R.F.N. Anvers

Het jaarlijks bal van deze actieve afdeling gaat door op 15 maart a.s. in de zaal Terminal, 214 Dokken te Antwerpen.

A l'invitation du CPC H. Hutse, commandant de la Godetia, les officiers de réserve et leurs dames se sont réunis à bord de la Godetia le 17 février en présence du capitaine de corvette H. Stradiot, commant maritime d'Anvers.

R.O.Z.M. West-Vlaanderen

Wanneer dit Neptunus-nummer verschijnt, zal onze afdeling reeds een nieuw bestuurscomité hebben. De verkiezing van zeven bestuursleden gaat immers door op zaterdag 1 februari in de officiersmess van de Zeemachtkazerne te Oostende. De verkozen leden zullen op een latere datum vergaderen teneinde het bestuur samen te stellen en over te gaan tot het opstellen van het programma der activiteiten voor 1969 - 1970.

VERENIGING OUD-GEDIENDEN Z.M. ASSOCIATION DES ANCIENS DE LA F.N.

V.O.Z.M. - Antwerpen

De algemene vergadering 1969 van de Vereniging van de Oud-gedienden Zeemacht Antwerpen had plaats op zaterdag 18 januari 69 in de mess van het Fort van Merksem, waarbij volgende dagorde vooropgesteld werd :

Verslagen van de bestuursleden in functie ;

Aanstelling van twee beheerders ;

Aanstelling van één kommissaris ;
Statutenwijziging ;
Samenstelling raadgevend komitee 1969 ;
Allerlei.

Association Bruxelloise des anciens FN

Tous les membres sont invités à participer aux réunions d'informations qui ont lieu tous les premiers mardis de chaque mois au siège de l'Association, 192 Bd. Léopold II, Bruxelles.

V.O.Z.M. - Gent

Het klaasfeest dat op 7 december 68 doorging, kende een hartversterkend sukses. Na het vertonen van komische films, zaten de 44 kinderen (waaronder 10 weeskinderen) aan een rijkgevulde tafel. De goede Sint deelde daarna aan ieder kind speelgoed en lekkernij uit. De vreugde in de kinderoogen en de blijdschap van de ouders waren de beste dank.

VOZM - Limburg

Deze aktieve vereniging organiseert een dansavond op zaterdag 8 februari 69 vanaf 20 uur, in "Hove Malpertuus" steenweg 12a te Herderen.

VOZM - Antwerpen

Deze vereniging organiseerde op zaterdag 8 februari jl. een succesvol "mosselfeest" op St.-Anneke. Nadat de mosselen waren weggespoeld met de nodige glaasjes moezelwijn werden de benen nog even gestrekt op de dansvloer. Kwestie van de spijsvertering te verzorgen.

Association des Anciens de Mons

Excellent programme 1969 que celui que nous communiqua la Section des Anciens de Mons.

- Premier dimanche du mois : réunion du comité.
- 30 avril : Assemblée Générale à 20.00 h. à la taverne „The Bootle Arm's " (salle du 1er étage).
- 10 mai : Banquet annuel (300 f le couvert) à 20.00 h.
L'apéritif est offerte par le Cercle dans le bar-salon dès 19.30 h. Le banquet n'aura pas lieu à Mons mais dans le cadre magnifique du „Maisières " en face du Shape à Casteau.
- Début juin : visite d'une base à Ostende.
- 4 juillet : Embarquement.
- du 20 sept. au 27 sept. : semaine navale a Braine-le-Comte.
- Début octobre : conférence filmée à Peruwelz.
- 13 décembre à 20.00 h. : soirée dansante au „Bootle Arm's " et distribution de jouets aux enfants des membres.

D'autres manifestations seront annoncées en détails ultérieurement.

promotions dans le cadre de réserve bevorderingen in het reservekader

Werden benoemd tot de graad van :

Ont été nommés au grade de :

Fregatkapitein - Capitaine de frégate :

C. Van Avermaet, A. Demortier.

Korvetkapitein - Capitaine de corvette :

M. Koob.

Korvetkapitein technicus - Capitaine de corvette technicien :

H. Mainil, P. Stinissen.

Korvetkapitein diensten - Capitain de corvette services :

G. Verelst, J. Bekaert, G. De Deken.

Luitenant-ter-zee 1e Klasse - Lieutenant de vaisseau 1 re Classe :

H. Declercq, J. Antoine, J. De Ruyver, P. Tonon, H. Huysman.

Luitenant-ter-zee 1e Klasse technicus - Lieutenant de vaisseau 1 re Classe technicien :

H. Coessens, C. De Paere, J. Panier, J. Pyck, J. Delvaux, C. De Paepe, A. Baroen.

Luitenant-ter-zee 1e Klasse diensten - Lieutenant de vaisseau 1 re Classe services :

L. Langbeen, M. Rocher, F. de Hemptinne, F. De Langhe, M. Devreese, X. De Herdt.

Vaandrig-ter-zee 1e Klasse diensten - Enseigne de vaisseau 1 re Classe services :

W. Verkouille, Y. du Parc Locmaria.

Vaandrig-ter-zee - Enseigne de vaisseau :

A. Faures Vandervelde, A. Van Hoyweghen, J. Boone, C. Mortier, A. Verdonckt, E. Verspecht, J. Crickx.

Luitenant-ter-zee technicus - Lieutenant de vaisseau technicien :

J. Pouillet, C. Nielsen, M. Moret.

Luitenant-ter-zee diensten - Lieutenant de vaisseau services :

E. Verhoeven, R. Gautier, K. Christiaen, H. Leduc, J. De Ridder.

Vaandrig-ter-zee diensten - Enseigne de vaisseau services :

R. De Waele, J. Van Wolput, O. De Permentier, B. Jonckheere, A. Van Diexst, H. De Spiegeleire, J. Capart, P. Minne.

Vaandrig-ter-zee technicus - Enseigne de vaisseau technicien :

P. De Wever, B. Stevens.

Vaandrig-ter-zee dek - Enseigne de vaisseau pont :

M. Dubois, P. Henry, J. Donck, J. Delcourt, C. Van Raemdonck, H. Lambrechts, H. Osstyn, G. Demoulin, J. Van Den Bosch, M. Allemeersch, G. Horion, L. Lowyck, J. Demazy, M. Van Schel, J. Pironet, P. Hendrickx, R. Ghyssens, M. de Halloy de Waulsort, W. Tackx, F. Schilling, P. Van Stratum, B. Beyntjens, J. Claeys, J. Elsen, C. Hertogs, G. Steiner, J. Saverys, H. Vanhoutte.

Vaandrig-ter-zee technicus - Enseigne de vaisseau technicien :

M. Pison.

Eerste-meester - Premier m  tre :

J. Rijbrack.

Meester - M  tre :

E. Herckens, R. Vandenbussche, W. Van Reeth, G. Maes, G. Leclercq, L. Verboven, M. Hyssens.

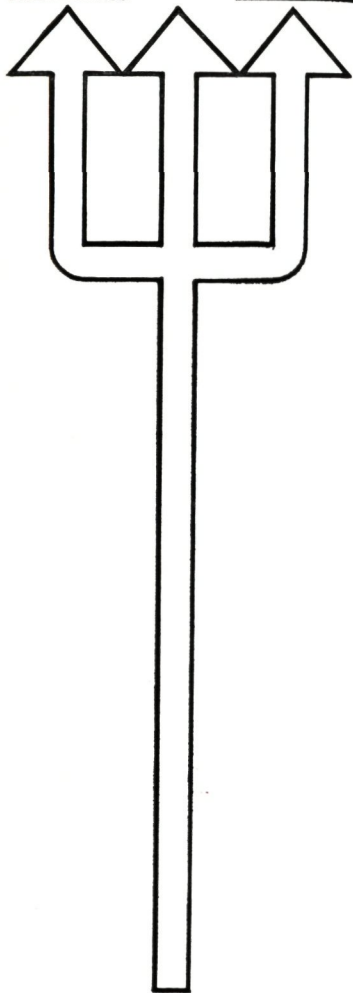
ereleden van de maritieme vereniging neptunus

son altesse royale le prince albert de liège
 monsieur le ministre de la défense nationale
 le commodore (e.r.) robins, bruxelles
 le commodore (e.r.) petitjean l., dilbeek
 le commodore lurquin, chef d'état-major de la force navale
 monseigneur cammaert, aumonier en chef des forces armées
 generaal-majoor raemackers, oostende
 le général (e.r.) truyers, bruxelles
 le capitaine de vaisseau (e.r.) béatse ch. bruxelles
 le capitaine de vaisseau poskin, bruxelles
 le capitaine de vaisseau ceulemans, belgian délégation nato, london
 le capitaine de vaisseau giulio de boccard, attaché naval près l'ambassade
 d'italie, paris
 le capitaine de frégate (res) bourguignon, ambassade de belgique à madrid
 le capitaine de fregate liénart j.c., oostende
 kolonel-geneesheer e. de vlies, oostende
 de heer f. de ceuninck, kommandant bij het zeewezen, oostende
 le capitaine de corvette (res) ludwig, woluwe st-lambert
 verbroedering royal navy, oostende
 the office of the naval attache, american embassy, brussels
 le baron et la baronne de brouwer yves, etterbeek
 comte d'ursel, moulbaix
 de heer nicod, consul der nederlanden, brugge
 le vicomte pouillet, bruxelles
 monsieur a. van zeeland, etterbeek
 le club prince albert, bruxelles
 le capitaine de vaisseau (res) van waesberghe, oostende
 fregatkapitein (res) herremans, stene
 kapitein ter zee (e.r.) tanghe j. oostende
 de heer verbergh, rijnschapitein, antwerpen
 le commandant d'aviation van obergen klemmerke
 le lieutenant de vaisseau 1 cl (res) l. thibaut, dinant
 brusselse vereniging van de oudgedienden van de zm (mr. bogaert)
 association bruxelloise des anciens de la force navale
 l'école supérieure de radio-navigation, bruxelles
 le cercle nautique de la force aérienne, bruxelles
 ms „willi huber " c/o plouvier maritime, antwerpen
 ms stad gent, co plouvier maritime antwerpen
 ms stad antwerpen
 de heer alloo, st kruis
 monsieur hamoir, bruxelles
 de heer m. boydens, oostende
 monsieur pallemans, bruxelles
 de heer de preitere, kortrijk
 monsieur françois, bruxelles
 kvgo basket-ball oostende - mr ampe
 monsieur g. leonard, bruxelles
 l'administration communale de verviers
 monsieur schilling, bruxelles
 de heer bekaert, oostende
 monsieur latinis, bruxelles
 de heer h. de hondt, oostende
 the north sea yacht club, oostende
 de heer smissaert, oostende

mbres d'honneur de l'association maritime neptunus

de brouwerij van haecht, gent
 mess onder-officieren van comienav
 de heer vleurinck, destelbergen
 de heer van hoof, merksem
 monsieur m. gillet, bruxelles
 le docteur a. beernaerts, lasne
 monsieur a. decourrière, bruxelles
 les établissements saute, bruxelles
 e. bogerd & cie, antwerpen
 monsieur p. delahaye, woluwe st pierre
 de heer m. glorieux, burgemeester te spiere
 madame j. pipijn, bruxelles
 de heer m. quaghebeur, oostende
 de heer bequaert, berchem
 monsieur solvay, la hulpe
 mercantile marine, antwerpen
 de heer de clerck-aelbers, st.-jans molenbeek
 de heer stobbelaers, menen
 de stad knokke
 beliard & murdoch, n.v. scheepswerven, antwerpen
 de stad diksmuide
 p.v.b.a. beeldens w., oostende
 scandiaflex & the roof n.v., wilrijk
 de heer verhaeghe n., forest
 de heer carlier l., antwerpen
 anonyme
 de heer van caillie, oostende
 monsieur de gheldere, schaerbeek
 monsieur geonet g., couillet
 het gemeentebestuur van st truiden
 monsieur neufcœur j., molenbeek st jean
 monsieur dhont a., st josse ten noode
 de heer naudts j., oostakker
 monsieur dhont xavier, auderghem
 het gemeentebestuur van lier
 le comité national de propagande maritime
 de heer simkens, borsbeek
 monsieur bouchoms l., heusy
 de officieren van het reservedepot nieuwpoort
 monsieur janssens a., uccle
 l'administration communale de herstal
 monsieur nagelmackers a., liège
 la ville de malmédy
 de heer windey, steendorp
 caddy tailors, oostende
 de stad oudenaarde
 bibliothèque centrale de la province de brabant, bruxelles
 de heer m. knuts, zuun
 koninklijke nederlandse gist- en spiritusfabriek, brugge
 het gemeentebestuur van st kruis
 het gemeentebestuur van vilvoorde
 wardroom zinnia A 961
 mess onder-officieren zinnia A 961
 les établissements r. brulé, bruxelles

n



6

tweemaandelijks maritiem
tijdschrift.

revue maritime bimestrielle.
éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17
oostende 1

uitgever : v.z.w. neptunus
postbus 17 oostende 1

abonnement :

150 Fr. (gewoon - normal)

Taks inbegrepen

Taxes comprises

200 Fr. (steun - soutien)

300 Fr. (ere - honneur)

c.c.p. 17.55 société générale
de banque oostende
cpt 40.07.79

p.r.k. 17.55 generale bank-
maatschappij oostende
rek. 40.07.79

politiek en confessioneel
onafhankelijk

libre de toute attache po-
litique ou confessionnelle.
aangesloten bij de unie
der belgische periodieke
pers.

membre de l'union de la
presse périodique belge.
imprimé en belgique :

chez Imp. "De Vuurtoren"
tél. 059 - 751.32 à oostende
in belgië gedrukt bij druk.
"De Vuurtoren" - tel. 059 -
751.32 te oostende.

- neptunus 1968 -